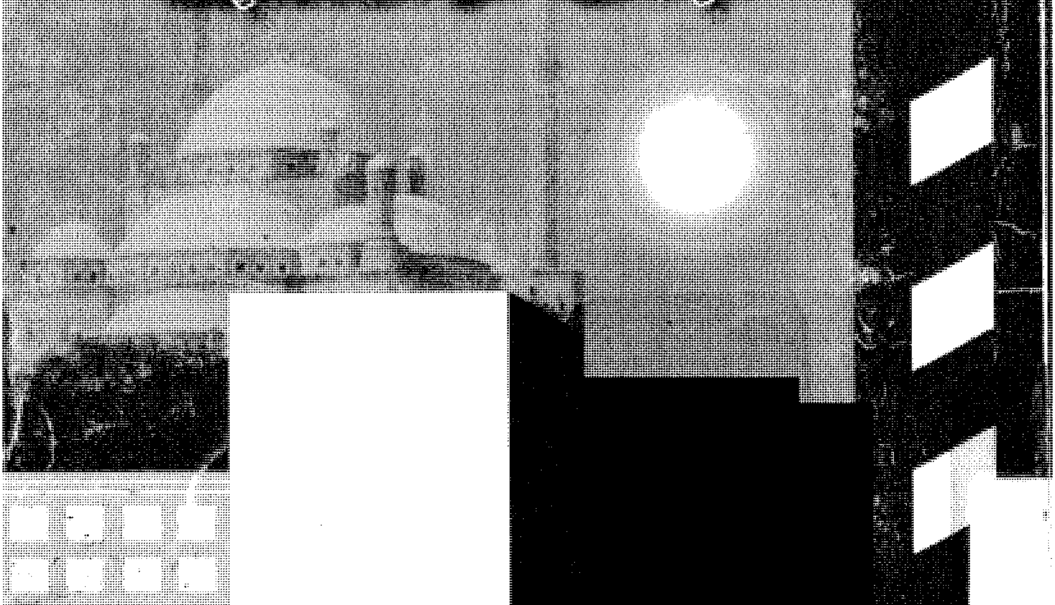
الدكتور محمد الجوادى

القاهرة تبحث عن مستقبلها



الدكتور محمد الجوادى

القاهرة
تبحث عن مستقبلها

دار المعارف

تصميم الغلاف : عزيزة مختار

الناشر : دار المعارف ١١١٩ شارع كورنيش النيل – القاهرة - (ج . م . ع .)

إهـــداء

إلى الصديق الكريم الدكتور أشرف المليجى

تحية تقدير واعتزاز

د . محمد الجوادى

هذا الكتاب

هذه مجموعة من المقالات والفصول والدراسات كتبتُها كلَّها من أجل هدف واحد فقط هو مستقبل القاهرة، التى هى أعز بقاع الدنيا علىّ، والتى أتمنى لها أفضل مما أتمناه لكل الدنيا مجتمعة، والتى أومن أنى كنت محظوظاً بالعيش فيها رغم ما فى هذا العيش من معاناة، وهى معاناة لذيذة فى أغلب الأحيان.

ولست أظن أن هذه الصفحات فى حاجة إلى تقديم، فقد كتبتها بلغة مباشرة وبطريقة مباشرة كذلك، ومن حسن حظى أنى عشت حتى رأيت آثارًا إيجابية لما كتبته فى هذه المقالات، وقد دفعنى هذا إلى أن أعيد صياغة كثير من الفقرات التى نشرتها من قبل لتكون أكثر تعبيراً عن المعانى التى أردت التنبيه إليها بهذه الكتابات.

ولست أستطيع أن أنكر أنى بذلت فى تكوين كثير من الأفكار التى يعرضها هذا الكتاب جهداً ضخماً فى الدراسة وإعادة الدراسة واستطلاع الرأى، وأنا أريد بهذا الاعتراف أن أؤكد أن العبقرية مهما بلغت ليست كفيلة بالوصول مباشرة إلى مثل هذه الآراء البسيطة فى مظهرها.

وحتى أصور الأمر بطريقة جيدة فإنى أذكر بكل وضوح أننى أعدت كتابة الفصل الخاص بأقسام الشرطة الجديدة التى تحتاجها القاهرة أكثر من عشرين مرة.

ومع أن بعض الأفكار الجزئية التى تضمنتها بعض فصول هذا الكتاب قد لقيت حظاً حسنا ووجدت طريقها إلى التنفيذ، إلا أن هذا لا يمنعنا من أن نعيد النظر ونكرر القول فى أهمية أخذ الرؤية التى يعرضها كل

فصل من فصول هذا الكتاب بطريقة متكاملة، ذلك أن الأخذ بفكرة من أفكار مترابطة ومتكاملة ومتضافرة ومتآزرة لا يعنى أن طريق الإصلاح أو التطوير أو التنمية قد بدأ إلا أن يكون هذا فى إطار تكامل الفكرة واتساق الرؤية الكلية.

ومع هذا فإن النجاح الذى تعكسه الفكرة الواحدة حين تجد طريقها إلى التنفيذ يظل بمثابة أكبر دليل على مدى النجاح الذى يمكن لنا أن نصادفه إذا أخذنا بالأفكار كلها مع بعضها ولا يعنى هذا أن الأفكار ملزمة ولكن المعنى الذى لا أظنه قد فات القارئ هو أنه يجدر ألا نكتفى بالفرصة للمحة بارقة ونكتفى بها عن الأصل الكبير فى مستقبل منشود.

والله سبحانه وتعالى أسأل أن يعيننى على نفسى وأن يكفينى شرها، وشر الناس، وأن يوفقنى لأن أتم ما بدأت، وأن ينفعنى بما علمنى، وأن يعلمنى ما ينفعنى، وأن يرزقنى الهدى والتقى والعفاف والغنى، كما أسأله جل وعلا أن يجعلنى قادراً على الوفاء بحق شكره وحمده.

د. محمد الجوادى

القاهرة مدينة العالم الأولى فى القرن القادم

إذا قُدِّر لنا أن نعيش إلى عام ٢٠١٠ فسوف نجد القاهرة وقد أوشكت أن تصبح مدينة العالم الأولى بلا منازع ولن يكون السبب فى هذا عاملاً واحداً من العوامل المختلفة الكفيلة بإضفاء هذه الصفة ولكن السبب سوف يكون مجموعة من هذه العوامل.

● ربما لن تكون القاهرة وقتها أكبر مدينة فى العالم من حيث تعداد السكان مع أن هذا وارد ووارد جداً وسوف نذكر الأدلة عليه بعد قليل.

● وربما لن تكون القاهرة وقتها أكبر مدينة فى العالم من حيث الامتداد العمرانى لكتلة سكنية حضاريةٍ متصلة مع أن هذا وارد ووارد جداً أيضاً وسوف نذكر الأدلة عليه بعد قليل.

● وربما لن يكون للقاهرة أكبر تأثير فعال فى السياسة الدولية والاقتصاد الدولى.. مع أن احتمال مثل هذا التأثير وارد أيضاً.

ولكن المؤكد أن القاهرة ستتفوق على كل مدن العالم المناظرة لها (وحتى المتفوقة عليها الآن) فى تعداد السكان وفى مساحة الكتلة الحضارية المأهولة بثلاث خصائص مهمة:

● أولها أنها المدينة الوحيدة الكبرى الممثلة لتاريخ الإنسانية كله.

● وثانيها أنها المدينة الكبرى المتوسطة فكريا وليس جغرافيا فحسب فيما بين حضارات العالم المختلفة.

● وثالثها أنها المدينة الكبرى الوحيدة التى تحوى عناصر مقدسة تهفو إليها أفئدة وقلوب كثيرة من أكثر من دين ومن أكثر من مذهب.

ومن الواضح أن هذه الثوابت الثلاث موجودة ومكتشفة منذ زمن بعيد، ومع هذا فإن القاهرة لم تكن مرشحة لهذه المكانة بقدر ما هى مرشحة لها فى السنوات العشر أو العشرين القادمة.

وإذا كان الأمر كذلك فما هى المتغيرات التى حدثت ودفعت القاهرة إلى هذا الاتجاه ؟.

الإجابة بسيطة ولكنها تتمثل فى محورين محور ما حدث للقاهرة، ومحور ما لم يحدث للقاهرة.

۞ ۞ ۞

ومن العجيب أن ما حدث للقاهرة فى الفترة الماضية لم يحدث لنظائرها فى العالم كله وأن ما لم يحدث للقاهرة قد حدث لنظائرها فى العالم كله وكأن القاهرة نهجت نهجا مخالفاً فى الإيجاب والسلب.

فعلى حين نُقلت عواصم دول عديدة من المدن المزدحمة والمكثفة بالسكان إلى عواصم جديدة أنشئت خصيصاً لتقوم بوظيفة العاصمة فإن القاهرة ظلت عاصمة لمصر مستحوذة على كل مهام ومزايا ومسئوليات العاصمة بل ضاعفت من هذا المعنى.

وانظر إلى عدة ظواهر طريفة :

- كانت هناك وزارة النقل البحرى مقرها فى الإسكندرية فأعيدت للقاهرة.
- وكان هناك ثلاثة محافظين للقاهرة الكبرى فإذا بالثالث وهو محافظ القليوبية ينشئ لنفسه مكتباً فى القاهرة الكبرى نفسها وإذا بكل محافظات الجمهورية حريصة على إنشاء مكاتب لها فى القاهرة بل واستراحات.
- وحدث هذا أيضاً فى كل الجامعات الإقليمية بلا استثناء.

وكان هذا قد حدث من قبل فى تكدس كل شركات قطاع الأعمال العام حيث تكون الشركة فى أقصى الصعيد بمصانعها وعمالها ولكن مقرها الرئيسى ومجلس إدارتها فى القاهرة.

وربما كان كل هذا مفهومًا فى الماضى بسبب الحاجة إلى الاتصالات التى كانت صعبة على البعد ولكنى لا أظنه يظل بمثابة القاعدة بعد أن أتيحت بالكامل خدمات النداء الآلى والبريد السريع والبريد الإلكترونى والتليفونات المحمولة والإنترنت وقبل كل هذا الطرق السريعة الآمنة.

◉ ◉ ◉

ويرجع التطور الأخير فى حجم القاهرة وامتدادها بصورة أساسية إلى ثلاثة عوامل:

- أولها: ما يمكن تسميته بالتوسع العمرانى فى المقام الأول.
- وثانيها: التوسع الوظيفى فى المقام الثانى.
- وثالثها: التزايد السكانى الذى هو تزايد مركب من ثلاثة عوامل متآزرة هى:
- تدفق الهجرة إلى القاهرة.
- وانعدام الهجرة من القاهرة.
- فضلا عن العامل الثالث المتمثل فى استمرار زيادة معدلات النمو السكانى عما هو متوقع فى مثل هذا المستوى الاجتماعى الاقتصادى.

◉ ◉ ◉

وقد لا يتسع المجال لذكر كثير من الأسباب التى أدت إلى هذه التوسعات فضلاً عن أننا جميعا نعى معظم هذه الأسباب، ولكننا سنتأمل فى سرعة بالغة بعض الجوانب الكفيلة بفهم ما حدث.

فحين أنعم الله علينا بالتفكير في المدن الجديدة لم يكن من السهل التخلي عن مركزية القاهرة حتى في وضع نسبة كبيرة من المدن الجديدة من حولها وقد بدا هذا طبيعيا، وإن لم يكن بالأمر المنطقي ولا الذكي، ففي الشمال الشرقي قامت العاشر من رمضان، وإلى الغرب قامت السادس من أكتوبر، وفي الشمال الغربي مدينة السادات، وفي الجنوب الشرقي مدينة ١٥ مايو.

بل كان من الطبيعي أُن تنشأ مدن أخرى كامتداد طبيعي للقاهرة إضافة إلى ما تضمنته خطة المدن الجديدة، وكانت مدينة السلام بمثابة النموذج الواضح لهذه المدن الأحياء وقد افتتحتها الدولة قبيل اغتيال الرئيس السادات مباشرة.

وعقب زلزال أكتوبر ١٩٩٢ برزت أيضا إلى الوجود مدينة أخرى موازية لها هي مدينة النهضة.

وفيما بين السلام والنهضة والعاشر من رمضان كان من الطبيعي أن تنشأ مدينة العبور وعلى محورها إلى الجنوب مدينة بدر وهي مدينة قديمة نسبياً ولكن حظها سيء كحظ السويس إذا ما قورن بحظ الإسماعيلية التي ربما اكتسبت العاشر من رمضان حظها من وجودها على طريقها.

❁ ❁ ❁

وبإنشاء الطريق الدائري حول القاهرة أصبحت الفرصة مرة أخرى مهيأة لنشأة مجموعة من المدن الصغيرة أو المدن الأحياء حول هذا الطريق.

وهكذا ظهرت إلى الوجود الكيانات القوية المرتبطة بما كان يسمى في المشروع التخطيطي: التجمع الخامس، والتجمع الثالث، والقطامية.

ولأنه لابد لكل وزير مصري من إبداع بلاغي أو لفظي فقد سهل الله لوزير التعمير الحصول على تعبير «القاهرة الجديدة» ليطلقه على هذه

التجمعات التى كانت قائمة من قبل ولترتبط القاهرة الجديدة باسمه باعتباره صاحب التسمية مع أن الإنشاء والتخطيط كانا قد تما قبل توليه الوزارة.

وقد ارتبط بكل هذا التوسع العمرانى توسع وظيفى ضخم ويكفى أن نذكر – على سبيل المثال فحسب – أن النسبة الساحقة من السيارات المصنعة فى مصر تُصنع فى هذه القاهرة الكبرى بينما كانت فى الأربعينات تُصنع فى الإسكندرية: وقل مثل هذا فى كل الصناعات الضخمة التى قامت فى مدينتى العاشر والسادس من أكتوبر على وجه الخصوص ..

وتأمل المجمعات الطباعية فى ٦ أكتوبر مثلاً وتأمل أيضا الأحرام الجامعية للجامعات الجديدة بل وتوسعات الجامعات القديمة.. الخ.

۞ ۞ ۞

وخلاصة الأمر أن القاهرة فى عام ٢٠١٠ ستكون حلقة متصلة وكتلة متصلة بدءاً من العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كيلو مترا من وسط القاهرة، وحتى السادس من أكتوبر على ذات البعد إلى الغرب.

أما الحدود الشمالية والجنوبية للقاهرة الكبرى فتمتد منذ الآن من قليوب فى الشمال إلى التبين فى الجنوب ولولا أن ضمير الشعب المصرى فى أغلبه متيقظ ومقتنع بما انتبهت إليه الدولة فى الحفاظ عى الرقعة الزراعية ولو بأوامر عسكرية لكان الامتداد العمرانى خلال السنوات الماضية قد دمر المساحة الزراعية تماماً حتى حدود مدينة بنها.

والذين لا يدركون فضل المدن الجديدة فى هذه الناحية ليسوا واهمين ولا منكرين للفضل فحسب، ولكنهم أقرب إلى الافتراء، أو إلى افتقاد عناصر القدرة على الرؤية الصحيحة، ولنذكر أنفسنا جميعا بهذا التوسع العشوائى

الذى حدث على أول طريق القاهرة الإسكندرية الزراعى بدءاً من القاهرة وحتى قها حيث قامت المصانع ، والمسابك، والمخارط، والمطابع ، وورش الصيانة ، وكل صور النشاط الصناعى.

وقد كان التطور الحضارى فى غياب المدن الجديدة كفيلا بتدمير كل المساحات الزراعية على الطريق السريع حتى بنها على الأقل وبعمق كيلو متر أو اثنين على أقل تقدير على الجانبين، ومع هذا فلم يكن مثل هذا التعدى ليوفر عشر ما استطاعت المدن الجديدة توفيره من مساحات وإمكانات وبنية أساسية قادرة على الوفاء للنشاط الصناعى بما يحتاج إليه.

ولعل فى هذا النموذج ما ينبئنا عن مدى أفضلية البدائل إذا ما قورنت بالبدائل لا بالأوهام أو بالأحلام، ومدى قصور الرؤية إذا ما وجه الانتقاد جزافاً ودون تفكير فى البديل والمقارنة به.

إعادة تأهيل القاهرة الكبرى

أظن أن الحقائق التى عرضناها فى الفصل السابق كفيلة أن تدفعنا إلى أن نفهم من الآن الضرورة الملحة لوجود رؤية سابقة لزمانها من أجل الحفاظ على القاهرة فى القرن القادم قبل أن تحيط بها المشكلات من كل جانب ويكون حلها مكلفاً وباهظاً ومحتاجاً لكثير من الوقت والإجراءات.

ومع أن التوسع الوظيفى الذى نلمسه جميعا فيما هو ملقى على عاتق القاهرة الآن كان نتاجا طبيعياً للتوسع العمرانى والصناعى والتجارى فإن المشكلة تتمثل فى أنه أضاف إلى هذه التوسعات أبعاداً أخرى بحكم غياب الرؤية الإدارية القادرة على الإفادة من النمو على محاور متفرقة بدلا من تركيز النمو فى محور واحد.

ولن أفيض فى ذكر تفصيلات كثيرة ولكنى سأضرب مثلاً واحداً بقطاع خدمى واحد وهو التعليم الجامعى.

سوف نجد أن القاهرة الكبرى بدأت تضيف كيانات جامعية جديدة حتى على الرغم من أنها «رسميا» لم تضف جامعات جديدة، وسنلاحظ أن الكيانات التى نشأت فى القاهرة فى الفترة الأخيرة تفوق فى استيعابها لأعداد الطلاب كل ما أنشئ خارج القاهرة الكبرى فى الوطن كله.

● ويكفى على سبيل المثال أن جامعة عين شمس بدأت إنشاء كليات الصيدلية وطب الأسنان تمهيداً لجامعة جديدة كاملة فى مدينة بدر، أما جامعة حلوان فقد أنشأت كليات كاملة لم تكن موجودة فيها من قبل، وقد أضافت الجامعة الأم جامعة القاهرة إلى هذا كله شبه جامعة كاملة

للتعليم المفتوح، وحدث تطور مواز فى جامعة الأزهر سواء فى كليات البنين أو البنات.

● وحين أنشئت الجامعات الخاصة الأربع فإنها أنشئت فى إطار القاهرة الكبرى وحدث مثل هذا حتى فيما سمى بفروع جامعات سيتى، ونورث ايسترن قبل إغلاقهما أو رفع لافتات أخرى عليهما.

● ولم تقصر مؤسسات التعليم العالى غير التابعة لوزارات التعليم العالى فى الاقتداء بهذا الأسلوب، وفعل نفس الشىء فالجامعة الأمريكية الجديدة بدأت مخططها فى القاهرة الجديدة (وليس فى الإسكندرية) وأكاديمية السادات للعلوم الإدارية أنشأت مبانيِ جديدة على كورنيش النيل فى المعادى لتتسع لأعداد متزايدة. . . الخ هذه السلسلة التى لا تنتهى.

● وانتقلت أكاديمية الشرطة بضعة كيلومترات فحسب إلى الطريق الدائرى بدلا من أن تنتقل خارج القاهرة الكبرى كلها على نحو ما خططت القوات المسلحة منذ بعيد بإنشاء الكلية الجوية فى بلبيس، والكلية البحرية فى الإسكندرية، وكلية الدفاع الجوى فى أبى قير.

● ولم يكن هذا بالطبع بمعزل عن سياسات التعليم قبل الجامعى الذى أنشئت له مؤسسات عامة وخاصة فى القاهرة الكبرى تفوق أضعاف ما أنشئ فى بقية أنحاء الجمهورية.

وعلى هذا النحو من النمو المتمركز فى القاهرة الكبرى يصبح من الصعب على أية مؤسسة خدمية أو تجارية خاصة أو عامة أو حتى فرع لمؤسسة متعددة الجنسية أن تفكر بأية صورة فى إنشاء أى فرع لها فى خارج القاهرة، فضلاً عن أن يكون بمثابة المقر الرئيسى وكلنا يذكر أن شركات الكمبيوتر حين بدأت نشاطها كانت تلتزم بأن يكون لها ولو فرعاً واحداً خارج القاهرة والآن وصل الأمر بها جميعا إلى إغلاق فروعها خارج القاهرة، وقد تأثرت الإسكندرية نفسها بمثل هذا القرار ..

وليس الأمر فى البنوك والمصارف (على سبيل المثال) بأفضل من شركات الكمبيوتر ولكن مما يؤسف له أن الحكومة نفسها تضع على فتح فروع للبنوك فى الأقاليم قيوداً شديدة جداً، ويكفى على سبيل المثال أن نذكر أن هناك فروعا كثيرة لبنوك كثيرة تم الانتهاء من تشطيبها وتجهيزها للافتتاح منذ أكثر من عشر سنوات ولكنها لم تحظ حتى الآن بصدور قرار وزير الاقتصاد بالموافقة على بدء ممارستها لنشاطها!!

وإلى هذا الحد أصبح النمو يتمركز فى القاهرة الكبرى ويُجمد فى الأقاليم.

وأحيانا ما يكون التجميد بقرارات وتوجيهات تبدو إيجابية: عامدة.. وجامدة.

وأحيانا ما يكون ناتجاً عن قرارات سلبية من الحكومة التى هى أكثر من يعانى من كثرة مشكلات العاصمة.

❁ ❁ ❁

لكن ما هو الحل؟؟

أبدأ فأقول إنى لست معارضاً لسياسات تفريغ القاهرة، وإن كنت أفضل عليها سياسات تنمية المدن المصرية الكبرى الأخرى لخلق قاهرات مصرية متعددة بدلاً من قاهرة واحدة.

ولكنى رغم موافقتى على جدوى التفريغ وإيمانى أكثر بتخليق قاهرات أخرى أجد نفسى مدفوعا إلى التنبيه عى ما هو أهم وأخطر من هذين المنهجين فى الحل مع إيمانى التام بضرورة الأخذ بهما، ذلك أن الأخذ بهذين المنهجين أو بأيهما لن يغنى أبداً عما هو مطلوب من خطة عاجلة وملحة من أجل تكييف وتأهيل القاهرة للوضع الذى هى مقدمة عليه، لأنه

يبدو أن أحداً لا ينتبه إلى أهمية هذا التأهيل والتكييف، وأعتقد بعد دراسة وتأمل أن هناك عدداً مهماً من المحاور التى تحكم هذه العملية.

ولنبدأ بأن ننبه إلى أهمية تربية السلوكيات فالأزمة التى تعانيها القاهرة فى مجملها أزمة سلوك وتربية، والحل فى معظمه كذلك.

ويبدو واضحاً لى ولغيرى أنه بقدر ما ينجح تعديل السلوك (الفردى والجماعى) وتقويمه بقدر ما نستطيع أن نختصر خطوات كبرى فى سبيل تحقيق النهضة (والتكييف والتأهيل من باب أولى) فالمرور، والنظافة، والنظام، والالتزام، والإيثار واحترام الآخر وحرمة الطريق، كلها سلوكيات حاكمة يمكن تربيتها شيئا فشيئاً بالقانون، وبالإجبار فى البداية، ثم بالقدوة المستمرة، والإعلام الدارس المتمرس.

وبدون هذا التناول السلوكى للمشكلة تفقد كل الحلول بعد ذلك كثيراً من قدرتها على الإسهام.

ومع هذا الإيمان بالأهمية المطلقة لتربية السلوكيات فلابد من الإيمان بأن «المعرفة» هى السبيل الأول إلى رفع قيمة مشاركات الناس فى خدمة بلدهم الكبير وإلى رفع إفادتهم من الجهد الذى يبذلونه، وعلى سبيل المثال فإنه بدون معرفة الشوارع والطرق يصبح على المرء أن يقود سيارته أو سيارة غيره مسافات تبلغ أضعاف ما ينبغى، وهذا هو المثل البسيط الظاهر أمام أعيننا فى كل يوم.

وهنا يهمنى أن أؤكد على حقيقة أن المعرفة الحضارية لا تتحقق بالاكتساب فحسب، لكنها تتأتى بالتدريب، والمراجعة، والسؤال، والمقارنة.

ونحن جميعا نقدر أهمية اللافتات الإرشادية الغائبة إلا فيما ندر عن شوارعنا، ولعلى أضيف من باب الإشارة السريعة إلى أهمية وجود برامج

تلفزيونية تعرف الناس بطُرقهم وأحيائها وتقاطعاتها بدلا - على الأقل - من هذا السيل الجرار المتدفق من برامج حوارية مملة ودافعة إلى الإصابة بالتخلف العقلى.

ونأتى بعد هذا - وليس قبله - إلى المخططات الكبرى اللازمة لإنقاذ القاهرة.

ومن البدهى أنه لابد للتخطيط أن يأخذ فى الاعتبار الصورة الكلية للقاهرة، وصور التفصيلات كلها كذلك.

ولست فى حاجة إلى شرح الفرق بين النظرتين، أو إلى التأكيد على ضرورة تكامل النظرتين ولكنى سأبدأ بأن أعرض إلى صورة القاهرة ككل من حيث هى عمل مدنى كبير.

وإذا أردنا أن نتأمل القاهرة على هذا النحو، ومن هذا المنطق فلابد من إعادة النظر إلى القاهرة بالنظرة الأولى للسائح الذى يزورها لأول مرة، وأنا أقصد بهذا التعبير التنبيه إلى أن هناك أوضاعاً خاطئة لا تليق بالقاهرة على أى مستوى، ولكننا أصبحنا نتجاوز عنها بحكم تعودنا عليها.

وسأضرب أمثلة بسيطة ولكن القارئ سيجدها مذهلة جداً ويبدو لى أن استمرار الأخطاء قد صورها على أنها الواقع الذى لا فرار منه، وقد فكرت أن أبدأ بأن أتناول كثيراً من الأفكار المتعلقة بمحاور المرور وبوسائل المواصلات فى القاهرة، ولكنى وجدت أن من الأفضل أن أبدأ على نحو طبيعى من مداخل القاهرة أو بواباتها.

وسيجد القارئ فى الفصول التالية من هذا الكتاب حلولا مقترحة لحل مشكلة المرور فى القاهرة تتناول بالتفصيل المحاور التى ينبغى فتحها والكبارى وخطوط المترو.

تأهيل مداخل القاهرة

سأكتفى فى هذا الفصل بأن أقدم مجرد إشارات سريعة إلى أمثلة بسيطة للتفكير فى القاهرة الكبرى ككتلة واحدة ينبغى الاهتمام به والارتفاع بهذا الاهتمام إلى درجة الوله والتقديس، وإلا فسنفقد كثيرا من اعتبارات نجاحنا فى القرن القادم.. ولا يزال الحديث متصلاً فيما يتعلق بأدوار التنظيم والتشريع والرقابة والمتابعة.

لنتأمل معاً الوضع الحالى لمداخل القاهرة على نحو ما تستقبل زائرها أو القادم إليها سواء من الداخل أو من الخارج، وسوف يهولنا أن ندرك مدى معاناة هذه المدينة العظيمة مع غياب التخطيط.. وهذه هى بعض الأمثلة:

١ - لو أن سائحا قدم بالطائرة واستقل «أتوبيسا» سياحيا أو سيارة «ليموزين» بمفرده، أو مع وفد سياحى أو مع تشريفات الهيئة المستضيفة له فإنه لن يجد على طول الطريق من المطار وحتى يصل إلى طريق الأهرام (على سبيل المثال) استراحة ولا «فندقا» على يده اليمين، فإذا اضطر للاستراحة المفاجئة أو لقضاء حاجته فإنه لابد له أن يعبر إلى اليسار حيث «فندق شيراتون» المطار أو «ميريديان» المطار.

ثم بعد هذا فإنه لن يجد أى محل عمومى يستطيع فيه أن يعيد ترتيب شعره (أو شعرها) أو قضاء حاجته.. أليس هذا من الغرائب؟، وقل مثل هذا إذا كان مقصد هذا السائح أو مأواه أحد فنادق منطقة وسط البلد أو الزمالك !!

❀ ❀ ❀

٢ - تأمل بعد هذا مدخل القاهرة عن طريق السكة الحديد سواء للقادم من الشمال (من الإسكندرية) أو للقادم من الجنوب (أسوان والأقصر) أو من المداخل الأخرى التى تلتقى بهذين المدخلين وتأمل حرم السكة الحديد فيما بين شبرا الخيمة ورمسيس من ناحية وفيما بين الجيزة ورمسيس من ناحية أخرى.. هل يليق هذا المنظر الذى على جانبى القطار طوال هاتين المسافتين بالعاصمة القاهرة؟

لن أصف أكوام القمامة، ولا بقايا ومخلفات بناء تم منذ عشرين وثلاثين عاما بينما لم يتم إزالة إشغال الطريق منذ ذلك الوقت.. أضف إلى هذا العشوائيات وبشاعة واجهات المساكن الشعبية التى تم تعديلها عشوائيا بحيث أصبحت نموذجاً للصورة المفتقدة إلى كل ذوق.

۞ ۞ ۞

٣ - تأمل - أيضا - بعين ترى لأول مرة مدخل القاهرة الرئيسى من ميدان المؤسسة العمالية فى شبرا الخيمة، وعبر طريقى الكورنيش وأحمد حلمى وهو مدخل الأغلبية القادمة إلى القاهرة من شرق وسط وغرب الدلتا وهو بمثابة المدخل الإجبارى الذى لابد منه للقادم من محافظات الدلتا (المنوفية - كفر الشيخ - الغربية - القليوبية - الدقهلية - دمياط - الشرقية) وهو أيضا بمثابة مدخل اختيارى لمحافظتى الإسكندرية والبحيرة وكذلك لبعض القادمين من منطقة القناة وسيناء عبر الدلتا (بورسعيد - السويس - الإسماعيلية وشمال سيناء وجنوب سيناء).

هل هذا هو المدخل اللائق بمدينة كبيرة، فضلاً عن أن تكون عاصمة دولة أو عاصمة محافظة!!.

ماذا يحتاج هذا المدخل أكثر من نظرة فنان وتنفيذ هذه النظرة ولعلى أشيد هنا بالصورة الجميلة الرائعة التى أصبحت عليها محطة سكة حديد

شبرا الخيمة، وبقرار محافظ القليوبية فى إعادة تخطيط المرور فى ميدان المؤسسة.

ولكن مدخل القاهرة «الرئيسى» هذا يحتاج إلى ما هو أكثر وأكثر!.

❁ ❁ ❁

٤ - تأمل المدخل الموازى للمدخل السابق فى غرب النيل، وهو المدخل الكفيل بأن يكون فى خلال سنوات قريبة بمثابة المدخل المفضل إلى أكثر المناطق رقيا فى القاهرة الكبرى سواء فى غرب القاهرة أو فى شمال الجيزة، وسنجد أن ما يطلق عليه خط التنظيم على كورنيش إمبابة فى حاجة إلى الدخول ٥٠ متراً على الأقل وبناء أربع عمارات ضخمة فقط تتسع لألف وحدة سكنية على الأكثر تستوعب كل الذين يسكنون الآن فى هذه المبانى المهدمة والآيل بعضها للسقوط على امتداد كورنيش النيل من مسجد خالد بن الوليد فى ميدان الكيت كات وحتى معهد شلل الأطفال ونقل هؤلاء السكان إليها بديلا عن هذا الموقع المتميز الذى يحتلونه بالفعل، سواء بالإيجار أم بالتمليك.

ومهما كلفنا ذلك المشروع فإنه يظل أقل قيمة من القيمة الحقيقية التى سيضيفها للقاهرة الكبرى بتقديم كورنيش متميز ورائع وجميل لا تستطيع أية دولة أخرى أن تجد سبيلا إلى أن تتملك مثله.

ولنتذكر أن «الكورنيش» الحالى للقاهرة يطل على النيل من شرقه بينما الإطلال على النيل من غربه قد يكون أكثر جمالا بحكم عوامل جغرافية ومناخية كثيرة.

ولو كان الأمر بيدى لبنيت هذه العمارات الأربع البديلة أولاً وشطبتها وزينتها، ونقلت إليها كل شاغلى الوحدات القائمة الآن على النيل بحيث يشعر هؤلاء أن الدولة أسعدتهم، وقدمت لهم البديل الأفضل والأجمل دون

أن تكلفهم شيئا أو تشردهم يوماً ثم أزالت كل هذه الكيانات العشوائية القديمة فى يوم بليلة.

ولو كان الأمر بيدى لرجعت بأسوار المعاهد التابعة لوزارة الصحة أيضاً ليتسع الطريق بدءاً من منزل كوبرى روض الفرج وحتى جامع خالد بن الوليد ليكون طريقاً لائقاً ومبهراً من ثمانى حارات.

ولو كان الأمر بيدى لأضفت إلى ذلك نفقا للسيارات عند مدخل شارع السودان ليمتد هذا المدخل القاهرى كمحور ينتهى عند تقاطع طريقى الإسكندرية والفيوم ماراً بشارعين طويلين من أولهما لآخرهما وهما شارع السودان ثم شارع فيصل، وليمثل هذا القوس - عندئذ - أحد المحاور الدائرية للقاهرة الكبرى من داخلها على نحو ما يتكون الطريق الدائرى فى خارجها.

۞ ۞ ۞

٥ - وإذا انتقلنا إلى مدخل القاهرة من طريق الصعيد غرب النيل الذى ينتهى بالمنيب فسوف يدهشنا أنه يتمتع فى وضعياته الحالية بكل الإمكانات الكفيلة بأن تجعل منه مدخلاً جميلا للقاهرة لا يقل روعة عن أروع مدخل لأروع مدينة فى العالم.

وكل ما يحتاجه هذا الطريق هو شىء من التنظيم.

- يرجع بالأسوار بعض الشىء ليتسع نهر الطريق.
- ويجمل الواجهات العشوائية.
- ويعيد بناء وتخطيط المساكن المتهدمة.
- ويزيل إشغالات الطريق التى مضت السنوات عليها وهى على هذه الحال المزرية وكأن القاهرة الكبرى لا تخصنا.

۞ ۞ ۞

٦ – نأتى إلى مدخل القاهرة مـن ناحيـة حلوان والـذى نعـرف امتـداده الأقرب فى طريق المعادى ولا يخفى علينـا أنـه يستقبل كـل القـادمين مـن الصعيد عبر الطريق الشرقى للنيل وقد يظن بعضنـا أن هـذا المدخـل جميـل لأنه على النيل ولكنه للأسف الشديد لا يتمتع بالجمال على الرغم من أنــه على النيل، ولا أظن أن تجميله يدخل فى المستحيلات أو يقترب منها.

٧ – ونأتى إلى شارع جسر السـويس (عزيـز المصـرى) الـذى هـو امتـداد طريق الإسماعيلية الصحراوى والذى يتقاطع معه ويصب فيه طريـق بلبيـس الصحراوى أيضا.

ويؤسـفنى أن أذكـر أن أنفـاق الطريـــق الدائـرى فـى هــذه المنطقــة لم تستغل حتــى هـذه اللحظـة لمـا بنيـت لـه لسـبب بسيط وتافـه ولا يكلـف واحـداً علـى مليـون مـن تكلفـة الطريـق وهـو أن اللوحـــات الإرشــادية لم توضع بعـــد!!

ولا تتعجب إذا وجدت السيارات تمضى إلى الأمام لمـدة كيلـو مـترين ثـم تعود بطريقة عودة «U» بدلا من أن تسلك السبيل الطبيعــى بـالانحراف إلى اليمين، والدخول فى النفق!!

وهذا المثل هو النموذج البارز لما يمكن أن نسميه بالجريمة المعرفيــة بكـل معنى الكلمة إذا جاز هذا التعبير!.

أما المشكلة الثانية التى قد تبدو أخف ولكنها أكثر إثارة للأعصاب فهى أن جهات مسئولة (أو نقابية) أقامت مواقـف لسـيارات «السـرفيس» علـى مداخل النفق.. ربما لكى تسد هذه المداخل، وهذا لا يحدث حتى فى بلاد الواق واق.

أما المشكلة الثالثــة فـهى أنـه علـى الرغـم مـن الازدحـام المسـتمر طيلـة ٢٤ ساعة، فلا تزال هناك كثير مـن النفقـات تنفـق علـى توسـيع الجزيـرة الوسطى من الطريق، وذلك لتقليل الجزء «المعبّـد المرصـوف» المتـاح للمـرور

وكأنما الهدف المستهدف هو استمرار الازدحام إلى ما لا نهاية على الرغم من أن الطريق فى حاجة إلى توسعة ولو على حساب الجزيرة الوسطى لأنه دائماً وأبداً مزدحم.

۞ ۞ ۞

٨ - وللقاهرة مدخل فى غاية الأهمية ولكن أحداً لا يريد أن يتنبه إليه وإلى قدرته على فك الاشتباك وهو مدخل الطريق الزراعى الموازى لترعة الإسماعيلية عندما ينتهى إليه شارع بورسعيد (الخليج المصرى سابقا).

ومن حسن الحظ أن المرحلة الثامنة من كوبرى ٦ أكتوبر تصب الآن فى شارع بورسعيد فيما بعد غمرة، وفى وسع السيارات أن تنطلق فيه إلى نهايته، وعند هذه النهاية توجد مجموعة جيدة ومتميزة من الكبارى ذات التصميم الجيد الكفيل بانسيابية المرور، ولكنها لأسباب لا أعرفها لا تزال فى حاجة إلى إصلاحات وصيانات طفيفة، وإعادة تعبيد.. الخ وهى قادرة متى تم الانتهاء منها على المساعدة على إجراء تعديلات مرورية كفيلة بنقل الحركة عبر ترعة الإسماعيلية إلى محافظة القليوبية والشرقية لتخدم مناطق ومحاور مسطرد وبهتيم وقليوب وشبين القناطر وبلبيس وأنشاص.

كما أن الطريق الدائرى للقاهرة الكبرى يتصل بهذا الطريق فى مرحلة تالية وبذلك يمكن لقطاعات مختلفة اللجوء إلى هذا المحور للخروج من وسط القاهرة عبر غمرة إلى الطريق الدائرى دون العبور بمصر الجديدة كلها أو بصلاح سالم كله على نحو ما هو حادث الآن.

وسيوفر هذا على سبيل المثال حركة السيارات القادمة من كل الأحياء التى يمر بها شارع بورسعيد بدءاً من السيدة زينب وأحمد ماهر وباب الشعرية والظاهر والعتبة والجمالية وميدان الجيش والتى تصب الآن فى صلاح سالم عبر العباسية إذا ما أرادت الوصول إلى الطريق الدائرى، هذا

فضلاً عن الحركة التى ينقلها كوبرى ٦ أكتوبر من الزمالك والدقى والمهندسين ووسط البلد والتى لا يمكنها الوصول إلى الطريق الدائرى الآن إلا عبر طريق صلاح سالم بينما يتكفل امتداد شارع بورسعيد بكل هذا بشىء من الاهتمام.

❁ ❁ ❁

٩ – وللقاهرة مجموعة مداخل صغيرة فى أقصى الشمال، وقد بلغ الإهمال بها حدوداً لا توصف، وأقصد مجموعة المداخل التى يصادفها القادم من المناطق التى يخدمها خط قطار الشرق (شبين القناطر) وهناك مدخل المرج، ومؤسسة الزكاة، وهو امتداد طبيعى لشارع عين شمس الذى هو امتداد طبيعى لشارع سليم الأول (حيث توازى أيضا شوارع طومانباى وابن سندر) الذى يبدأ موازيا لشارعى جسر السويس، والحجاز . وهكذا يمكن لنا أن نفهم سر ازدحام طريق الإسماعيلية الصحراوى (جسر السويس) لأن كل هذه الطرق تصب فيه بينما هى فى الداخل متوازية ومترادفة، ولكنها تعود لتجتمع دون قصد فى طريق جسر السويس ولابد من خطة ذكية لاستغلال هذه المداخل وتهيئتها لتخفيف الضغوط عن المداخل الموازية.

ولو أننا أردنا الجمال المطلق فإن هذه المنطقة تمثل فى الواقع أجمل مداخل القاهرة بما حباها الله به من النخيل الجميل الكثيف فى عزبة النخل وما حولها من مناطق، فضلاً عن أن هذه المنطقة لا تزال منطقة بكرا قابلة للتهذيب والتشذيب.

❁ ❁ ❁

١٠ – وللقناطر الخيرية والبلاد الواقعة على طريقها مدخل فرعى على النيل قبل أن يصل طريق الكورنيش إلى تقاطعات شبرا الخيمة، ويحتاج

هذا المدخل إلى إعادة تنظيم بحيث لا يقطع التدفق السريع فى الطريق السريع سواء تم هذا عن طريق المرور الحر، أو العودة بطريقة «اليو»، أو النفق المحدود، أو التوحيد مع طريق القناطر الجديد من خلال النفق المتاح أسفل الطريق الدائرى.

❁ ❁ ❁

١١ - ويكاد مدخل طريق العين السخنة من طريق «الأوتوستراد» (عند القطامية) أن يكون ضحية وجوده فى منطقة فاصلة ممتدة ذات مرتفعات ومنخفضات حتى إن العين تخطئه فى كثير من الأوقات، ولابد أن يراعى المخطط المعمارى إبداع منطقة متميزة كبداية لهذا الطريق وأن يتم تنسيق المرور فى هذه المنطقة بما يضمن السيولة لسكان المقطم والبساتين والمناطق الجديدة المنشأة تباعاً فى شرقى المعادى.

١٢ - ومع النمو المتزايد فى المناطق الشرقية من مدينة نصر وفى القاهرة الجديدة فقد أصبح امتداد شارع الثورة الذى يمثل مدخل طريق السويس فى حاجة إلى إعادة تخطيط وتنسيق من أجل ضمان عدم تعويق تدفق المرور القادم للقاهرة من الشرق. ولا ننس أن هذا الطريق يحفل بواجهات كثيرة مهمة تنبئ عن تقدمنا الحضارى بأسرع ما يمكن، ففيه مصانع، وإدارات حربية مهمة ونواد، بل وسفارات، وعمارات.

الإسعافات الأولية لطرق القاهرة

لست فى حاجة إلى أن أذكر أن القاهرة قد أصبحت على وشك الاختناق فى ساعات كثيرة من اليوم.

ويزداد الإحساس بالمشكلة فى شتاء القاهرة وبصفة خاصة فى أكتوبر ونوفمبر وديسمبر حيث يبلغ طول النهار حدوده الدنيا، ويكون على سكان القاهرة أن ينجزوا فى هذا النهار القصير ما ينجزونه بيسر أكثر فى نهار الصيف الطويل.

ومما يزيد الإحساس بالاختناق أن هذه الشهور تتواكب مع المعدل الأقصى لانتظام الدراسة فى الجامعات والمدارس، ومازال أكثر من نصف التلاميذ والطلاب فى القاهرة يستعملون وسائل مواصلات خاصة أو عامة للوصول إلى مدارسهم وجامعاتهم وذلك بسبب عوامل مختلفة ومتراكمة ليس هذا المجال مجالها ولكنها أسهمت فى مضاعفة المشكلة بفضل سياسات قصر النظر الشديد، والانحياز للرأى الشخصى والنرجسية التى تمتع بها مسئولون كبار عن التعليم.

ولست فى حاجة أيضا إلى أن أذكر أن حل مشكلة المرور لا يكون بإنشاء طرق جديدة فحسب وأن هذا الحل فى رأيى لا يمثل إلا خطوة أخيرة بعد سلسلة طويلة من حلول أخرى أسرع أثراً وأقل تكلفة وهى على سبيل المثال لا الحصر تتمثل فى:

١ - رفع كفاءة الطرق الموجودة فعلاً:

ويقتضى هذا فى المقام الأول رفع كفاءة الحيز المتاح للمرور وذلك بتقليل الإشغالات المتعددة والتى تصل فى بعض شوارع المهندسين «على سبيل المثال» إلى أن تحتل أكثر من ٧٠٪ من مساحة الشارع المرصوف من أجل أغراض متعددة أبرزها كما نعرف هو انتظار السيارات بصفة شبه دائمة.

كما يقتضى الأمر إعادة رصف وصيانة كثير من الطرق التى تعرضت للتدمير بفعل العشوائيات: تأمل على سبيل المثال جوانب طريق النصر (الأوتوستراد) فى بعض مراحله.

٢ - إيجاد وإنشاء بدائل للطرق الأقل تكلفة:

وينتظم هذا مجموعة مهمة وحيوية من البدائل وتتراوح هذه البدائل فى درجات أهميتها وإلحاحها ما بين بدائل لا ينبغى علينا التأخر فى إنشائها ولو لمدة ساعات أو يوم واحد على أقصى تقدير.. وبين بدائل أخرى ينبغى إنشاؤها تباعا.

أما أقصى هذه البدائل أهمية فهو تلك المساحات الجانبية المطلوبة لانتظار السيارات التى تتعطل فجأة على كوبرى ٦ أكتوبر فيما بين ميدان التحرير ورمسيس حيث يكون الكوبرى فى أضيق أقطاره، وحيث يسبب أى عطل فى هذه المنطقة توقفاً تاماً للمرور قد يمتد إلى العباسية من ناحية الشمال أو المهندسين من ناحية الجنوب ولمدة طويلة جداً قد تتعدى الساعة من الزمن بينما سيارات الإسعاف والمطافئ والنجدة فى عنق زجاجة مسدود من الجهتين.

ولهذا فإن إنشاء أربع مساحات انتظار على جانبى الكوبرى العلوى أصبح يمثل ضرورة ملحة ينبغى تنفيذها منذ يومنا هذا لا من الغد!!

ويلى هذا فى الأهمية الجزء العلوى من كوبرى ١٥ مايو فوق الزمالك، وأجزاء كثيرة من كبارى متعددة مثل كوبرى الدقى، وكوبرى المعادى - عين الصيرة، وكوبرى نادى الجلاء، التجنيد على شارع جسر السويس، وكوبرى الزهراء فى مصر القديمة.. الخ».

وتحتاج كل هذه الكبارى إلى مساحات انتظار جانبية علوية تمثل امتدادا عرضيا للكوبرى كى يتم فيها ترحيل السيارات التى توقفت فجأة ريثما يتم تحريكها بالأوناش أو إصلاح العطل المفاجئ الذى قد لا يزيد عن استبدال إحدى عجلات السيارات «الكاوتش».

وإذا كانت مثل هذه الإنشاءات المكملة للكبارى القائمة تمثل الضرورة القصوى التى ينبغى البدء فيها منذ اليوم الذى نحن فيه فإن هناك أولويات أخرى ينبغى أن نبدأ فيها فى خلال هذا الشهر الحالى.

وتتمثل هذه الإنشاءات فى وضع خطة كبرى لإنشاء «جراجات» السيارات، وساحات انتظار للسيارات سواء على سطح الأرض أم تحت سطح الأرض.

ومن المؤكد أن تكلفة إيواء السيارات بالطريقة المنطقية مرتفعة جداً من حيث تكلفتها الابتدائية، ويمكن القول بأن مساحة الانتظار لأية سيارة تكلف الدخل القومى عشرة آلاف جنيه فى المتوسط (سواء أكان المواطن هو الذى يدفع التكلفة، أم كانت الدولة (والمجتمع بالتالى) هى التى تتحمل هذه التكلفة خصماً على كفاءة الطرق وانسياب المرور).

وبالتالى فإن الفاقد المتمثل فى الوقت المهدر وفى الطاقة «الوقود» الضائعة نتيجة عاملين هما استغراق نفس الرحلة لضعف الزمن، والبحث عن مكان لإيواء السيارة فى نهاية كثير من المشاوير.

هذا الفاقد يفوق فى النهاية الرقم الذى يمثل التكلفة الابتدائية لإيواء السيارات (وهو بلغة الحسابات الاقتصادية: رقم تكلفة ابتدائى غير متكرر).

والشاهد أن بناء «جراجات» السيارات أو تسوير مساحات وتخصيصها كساحات انتظار يمثل التكلفة الأكثر وفراً إذا ما قورن بالبديل الآخر الذى اضطررنا إليه متمثلا فى إشغال الطرق، وتعطيل المرور، وزيادة استهلاك الطاقة.

ولا يقف الأمر عند هذه المضاعفات الأولية ولكن يمتد ليشمل مضاعفات ثانوية تشمل ارتفاع نسبة التلوث، وزيادة نسبة الحوادث، وزيادة الفشل فى تحقيق الأهداف العاجلة كالإسعاف، والمطافئ، والنجدة وما يترتب على هذا من فشل خطط الدفاع المدنى، بل وخطط التعبئة العسكرية إذا ما اضطرتنا إليها أى ظروف طارئة.

وعندما نحسب الخسائر الناجمة عن بعض هذا كله فسوف نجدها تكلف المجتمع (وليس الدولة فحسب) أكثر بكثير من تكلفة بناء «جراجات» متعددة الطوابق، أو تحت الأرض، أو تخصيص مساحات أكثر كساحات للانتظار.

۞ ۞ ۞

٣ - اللجوء إلى التشريعات الكفيلة بتحجيم المشكلة وتقليل آثارها المدمرة وأمثلة هذه التشريعات المنظمة للملكية والرافعة لقيمة الملكية كثيرة ومتعددة حتى وإن صاح بعضنا قبل التفكير إن هذه التشريعات تمثل بطريقة أو أخرى اعتداء ما ولو من بعيد على حقوق الملكية.

ومن أمثلة هذه التشريعات تلك التى تهدف إلى:

● حظر الانتظار فى الشوارع التى تمثل شرايين ضيقة.

● قصر الانتظار على الجانب الأيمن من جميع الشوارع بلا استثناء مهما يكن.

ويقتضى الأخذ بمثل هذا التشريع قدراً من الحكمة والحنكة والتدرج بحيث تقسم الشوارع تبعاً لحيويتها إلى أربعة مستويات ويتم تطبيق القانون فى كل مجموعة منها على مدى ثلاثة أشهر بحيث تسرى القاعدة تماماً بنهاية العام.

● أن تلتزم العمارات بإتاحة مساحة «جراجات» تساوى ثلاث أضعاف عدد الشقق على اعتبار أن متوسط ما يخص كل شقة لا يقل عن سيارتين، فضلاً عن مساحات طارئة للزوار، وأن تكون النسبة فى عمارات الإسكان الإدارى متناسبة مع ما هو متوقع من تردد أصحاب المصالح على المبنى بحيث لا تقل النسبة عن خمس سيارات لكل شقة من شقق المبنى الإدارى.

● أن تلتزم الحكومة نفسها فيما تبنى من مبانٍ فى المستقبل بتدبير مساحات الإيواء حتى للمساجد.. ولنتذكر أنه فى المجتمعات الغربية يحسب حساب سيارات المصلين وانتظارها قبل وضع حجر أساس أى معبد دينى.

ومن المهم فى هذا الصدد أن ننشئ بسرعة بالغة أكثر من مقبرة للسيارات فى الحزام الصحراوى المحيط بالقاهرة والإسكندرية، وأن تكون بعض هذه المقابر مفتوحة لكل المواطنين وأن يكون بعضها الآخر مغلقاً على إدارات النيابة وأقسام الشرطة بحيث توضع فيه تلك السيارات العديدة التى أصبحت - للأسف الشديد - من لوازم المناطق المحيطة بأقسام الشرطة الشهيرة فى القاهرة بل أصبحت تحيط بها من كل جوانبها الأربعة ريثما يتم التحقيق فى القضايا التى ارتبطت بتدمير أو إصابة هذه السيارات المتحفظ عليها من أجل القضية.

وفى تصورى أنه لابد من مقبرة كبيرة فى شرق القاهرة وأن تكون على سبيل المثال فيما بين طريقى الإسماعيلية والسويس وإلى الشرق من الطريق الدائرى، ولابد من مقبرة أخرى بين مدينتى السادات و ٦ أكتوبر، ولابد من مقبرة ثالثة على طريق الفيوم الصحراوى.. وهكذا.

۞ ۞ ۞

٤ - استخدام الإذاعة على موجات «إف إم» فى توجيه السيارات السائرة فى الطرق على نحو ما تفعل دول أوربية كثيرة، وذلك بالإشارة السريعة والدقيقة إلى مواقع التكدس أو الحوادث أو التوقف المؤقت بسبب أعمال الإصلاحات أو الصيانة أو المرافق العامة.. إلخ.

ومن الطريف أن سفارة إحدى الدول الكبرى فى القاهرة تربط كل سيارتها «بلاسلكى» يوجه قائديها إلى الطريق الأسرع والأقل ازدحاماً من خلال إذاعة خاصة بينما أهل البلد أنفسهم محرومون من مثل هذه الخدمة أو النعمة.

۞ ۞ ۞

٥ - التوسع فى لافتات إرشاد المرور وبحيث يكون لها معنى إرشادى ومرورى لا بيروقراطى لا أن تكون بالطريقة الصماء والبيروقراطية التى هى موجودة عليها الآن.. وهذا موضوع يطول شرحه.

۞ ۞ ۞

٦ - بقى أن أشير إلى حقيقة مهمة جداً وهى أن هناك «كبارىَ» علوية لابد من فكها وإعادة تصميمها وبنائها لأنها تمثل الحل الخاطئ للأزمة بل إنها ربما تزيد الأزمة.

ولأنى أخشى أن أخطئ فى حق برىء فإنى سأكتفى بالإشارة إلى أنه فى شارع واحد من شوارع القاهرة المهمة جداً (والتى لابد للسائح أن يمر

بها) يوجد «كوبريان» يفصل بينهما كيلو متر واحد (أو كيلو مـترين) ولكـن الأول هو أجمل «كبارى» القاهرة حتى الآن فى تصميمه وهـو لهـذا أكثرهـا فاعلية وفعالية وإنجازا وراحة وجمالاً أما الثانى فيكاد يكون أسوأ «كبارى» القاهرة على الإطلاق وهو لهذا لا يحل مشكلة ولا يريح العين.. ومثـل هـذا «الكوبرى» بلا شك بحاجة ماسة إلى الفك وإعادة التصميم والتركيب.

الطرق التى تحتاجها القاهرة
مع بداية القرن الجديد

قدمت فى الفصل السابق حديثاً عن خمسة مجالات تتناول الإسعافات الأولية التى ينبغى ألا نتأخر فى القيام بها تجاه طرق القاهرة فى إطار تأهيلنا لعاصمتنا للوصول بها إلى المكانة اللائقة لما ينتظرها من مستقبل فى القرن الجديد. ومع هذا كله ستظل القاهرة بحاجة ماسة إلى العلاج بعد هذا الإسعاف.

ستظل القاهرة بحاجة ماسة إلى مجموعة مهمة وحيوية من الطرق المستحدثة الكفيلة بأن تهيء لها أن تتوافق مع مستقبلها الذى سيجعلها أكبر عاصمة فى العالم قبل حلول عام ٢٠٣٠.

وليس هذا حلماً ولا مبالغة فالحقيقة أن القاهرة كما ذكرت فى الفصل الأول من هذا الكتاب تخطو بخطوات واسعة فى هذا الاتجاه، حتى إذا لم تكن بعض أجهزة الحكومة نفسها واعية لما تفعله القاهرة فى مجال النمو والتنامى بحكم التاريخ الطبيعى والتطور الحتمى.

ولهذا فإنى أرى أنه من الضرورى أن تنتبه كافة الجهات المسئولة عن التخطيط والتطوير والمتابعة ودراسات المستقبل إلى بعض الحقائق المهمة:

١ - سيتم الطريق الدائرى إن شاء الله، ولكن القاهرة فى حاجة إلى طريق دائرى ثان على بعد ٢٠ - ٢٥ كم من الطريق الدائرى الأول.

وسأبسط المسألة بتصويرها للذين زاروا باريس ويعرفون مثل هذه الفكرة من وجود طريقين دائريين، أو سأبسطها بطريقة أخرى بأن الطريق الدائرى

الثانى سيمر بعدة مدن من الحزام الإقليمى للقاهرة كالعاشر من رمضان وبنها ومنوف والخطاطبة ثم أطراف الواحات والفيوم الوسطى ثم مدينة ١٥ مايو فالعاشر من رمضان مرة أخرى.

وهكذا يحقق هذا الطريق مروراً بشرق القاهرة الجديدة بكل ما تمثله ما يتوقع لها.

وسوف يكون هذا الطريق كفيلا بنقل حركة السيارات بكافة أنواعها من الاتجاهات المختلفة دون أن تلقى بعبء جديد على القاهرة نفسها أو طريقها الدائرى الأول.

ولكن الأهم من هذا أنه سيكون هذا الطريق بمثابة شريان حيوى لربط مواطن الخامات والمنتجات الزراعية بمناطق التصنيع أو التوزيع أو الاستهلاك أو التصدير، ولا ننس المناطق الحرة الجديدة التى أقيمت فى المدن الجديدة من أجل تشجيع سياسات التصدير.. إلخ.

۞ ۞ ۞

٢ - شأن كل دائرة فإن الطريق الدائرى محتاج إلى طرق على هيئة أوتار أو أقطار للدائرة كى تحقق له أقصى قدر من الكفاءة.

أما الاعتماد على الطرق الطولية والعرضية واللجوء إلى نظرية نقاط التماس بالدائرة فإنه يقلل من فعالية الطريق الدائرى ومن الفائدة التى يمكن ويرُجى تحقيقها من خلاله.

وفى هذا الصدد تنبغى الإشارة إلى توفر عدد من المحاور المرورية القديمة فى القاهرة يمكن من خلالها تنمية مثل هذه الأقطار.

والأمثلة على هذه المحاور الطبيعية المتاحة بالفعل كثيرة، منها:

● أطول شوارع القاهرة شارع بورسعيد الذى يحظى حتى الآن بأكبر قدر ممكن من الإهمال على الرغم من أنه يعبر وسط القاهرة فى أكثر من

موضع دون أن يحس به الناس (وذلك بفضل «كوبرى» غمرة القديم الذى يتصل بالمرحلة الحالية من «كوبرى» ٦ أكتوبر فى ذكاء رهيب على سبيل المثال).

● محور شارع شنن الكفيل بنقل الحركة من وسط القاهرة إلى الكورنيش فى دقيقتين على الأكثر.

● لنتأمل كيف يمكن «لكوبرى» علوى عرضى عند ميدان السيدة عائشة وعبر المقطم إلى الطريق الدائرى أن يتسبب فى ازدهار منطقة بأكملها، كمنطقة إسطبل عنتر وأن ينقل حركة المرور القادم من جنوب القاهرة وغربها إلى كل مشارف القاهرة من كل ناحية.

● كذلك فإنى لا أستطيع أن أتخيل شارع مجلس الشعب وهو يكاد يختنق بينما هو كفيل أن يكون بمثابة أهم محور عرضى لوسط القاهرة إذا ما تم توصيله بكفاءة بشارع لاظوغلى الممتد حتى النيل.. هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى إذا ما تم عبوره لشارع بورسعيد ثم الحلمية الجديدة بنفق تحت الأرض تحت شارع بورسعيد حتى يصل إلى صلاح سالم «والأوتوستراد» والطريق الدائرى.

● وقل أيضاً مثل هذا فى محور شارع البستان وحسن الأكبر وتحت الربع الذى يمكن له الامتداد رأسا من ميدان التحرير حتى الطرق الشرقية الثلاثة صلاح سالم والنصر والدائرى.

● وفى محورى عمر بن الخطاب وأبى بكر الصديق الذى يمكن لهما الوصول إلى الطريق الدائرى من ناحية ومن ناحية أخرى إلى طريق الإسماعيلية - بلبيس الزراعى وكورنيش الإسماعيلية كله ذلك أن شارع أبو بكر الصديق يمتد من ناحية الغرب ليصبح هو نفسه شارع ابن الحكم حتى ميدان الحلمية، ثم يصبح هو نفسه شارع الحرية فى أثناء مروره بحى

المطرية، ثم يصبح هو نفسه شارع الأميرية حتى ترعة الإسماعيلية واصلاً إلى «كورنيش» النيل وطريق مصر - الإسكندرية الزراعى.

وعندى أن الإنفاق الرشيد على مثل هذا المحور العظيم كفيل بإحياء أهم شريان عرضى فى شمال العاصمة، ومن الطريف أن القاهرة فى الثلاثينيات كانت تنتهى عند هذا الشارع، وكان شارع أبو بكر الصديق يسمى بشارع المطار لأن المطار نفسه كان فى ألماظة.

● لابد من تفكير جاد فى شارعى خلوصى وروض الفرج (قادماً من أغاخان) ومارًا بشارع مدرسة المماليك حيث يصل إلى شارع أحمد حلمى غرب مسار السكة الحديد مباشرة وإمكان امتداد هذا المحور بعد عبوره فوق أو تحت السكة الحديد ثم شرقها إلى صلاح سالم والطريق الدائرى عَبْر الشرابية والظاهر وشارع الفردوس.

● إن الامتداد الطبيعى «لكوبرى» روض الفرج العظيم يدعو إلى أن يمتد إلى الشرق ليعبر فوق شبرا كلها مارًا بشارعى روض الفرج وخلوصى وعابراً ورش السكة الحديد ليصل إلى حى العباسية فى دقيقتين على أكثر تقدير وليتصل بالمراحل الأخيرة من كوبرى ٦ أكتوبر العظيم.

● وقل مثل هذا فى شارع السد «السيدة زينب» وفى شارع الظاهر وفى شارع الفجالة وفى شارع حسن الأنور بمصر القديمة وفى شارعى سليم وعين شمس واتصالهما بمحور الفنجرى - كوبرى القبة وبالطريقين الزراعى لمصر إسكندرية والصحراوى لمصر الإسماعيلية.

وهذه بعض أمثلة ليس إلا.

❁ ❁ ❁

٣ - ونأتى إلى ما يمكن تسميته بالنقط الحساسة والحرجة التى أصبحت تتعطش منذ فترة للأنفاق الجيدة الكفيلة بأن تقلل من مشكلات الازدحام والضجيج وضياع الوقت، ولست أظن حلا آخر لهذه التقاطعات غير الأنفاق

الذكية التى تنقل الحركة بذكاء مدروس على نحو ما يفعل نفق عبد المنعم رياض فى مدينة الإسكندرية. وليس على نحو آخر من الذى تفعله الأنفاق ذات الاتجاه الواحد أو ما يحلو لى أن أسميه بالنوع البدائى من الأنفاق.

ومن المهم أن أذكر للقارئ - على سبيل المثال لا الحصر - بعض التقاطعات الحرجة التى أصبحت تستصرخ ضميرنا من أجل وجود أنفاق لحل مشكلتها، ولن أذكر كل المواضع فى القاهرة، ولكننى سأكتفى على سبيل التمثيل فقط بذكر النقاط الساخنة فى شرق القاهرة وهى على وجه التحديد:

- تقاطع شارعى الحجاز وأبى بكر الصديق فى ميدان المحكمة.
- وتقاطع شارعى القبة والخليفة المأمون فى روكسى.
- تقاطع النزهة مع طريق النصر عند الجامعة العمالية.
- تقاطع شارع الطيران مع طريق النصر فى ميدان رابعة العدوية.
- تقاطع رمسيس مع طريق النصر.
- تقاطع شارع المنتزه مع محمد فريد.
- تقاطع شارع هارون مع شارعى أبو بكر الصديق وعمر بن الخطاب فى ميدان المدرسة الإنجليزية عند تفرع عمر بن الخطاب من أبو بكر الصديق.
- تقاطع شارع إبراهيم اللقانى مع شارع الأهرام.
- تقاطع شارع عثمان بن عفان مع شارع بيروت.
- تقاطع شارع إبراهيم اللقانى مع الحجاز (ميدان روكسى الثانى).
- تقاطع شارع النزهة مع شارع حسن أفلاطون وأسماء فهمى.
- نقاطع شارع عباس العقاد مع شارع السنهورى والبطراوى.

- تقاطع شارع مكرم عبيد مع شارع مصطفى النحاس.
- تقاطع شارع عباس العقاد مع مصطفى النحاس.
- تقاطع شارع ذاكر حسين مع امتداد شارع عباس العقاد (وهو المسمى: إبراهيم أبو النجا).
- تقاطع شارع خضر التونى مع شارع الطيران.
- تقاطع امتداد شارع الطيران مع امتداد شارع مصطفى النحاس.
- تقاطع امتداد شارع الطيران مع شارع ذاكر حسين.
- تقاطع شارع عين شمس مع شارع ترعة الجبل.
- تقاطع شارع ابن الحكم (امتداد أبو بكر الصديق) مع شارع ترعة الجبل.
- تقاطع شارع بورسعيد مع الوايلى الكبير.

وأظن أن وضع خطة العلاج العاجل والمجدول على خمس سنوات (مثلا) لمثل هذه التقاطعات بأنفاق لم يعد يحتمل التأجيل.

٤ – ونستطيع أن نفكر أيضاً فى نقاط التقاطعات الحرة التى هى أقل تكلفة من نقاط التقاطعات الساخنة، لكنها فى الواقع تتسبب فى نفس المشكلات من التكدس والتوقف.. إلخ.. وفى هذا الصدد فإنى أتخيل ضرورة الإسراع بتطبيق تخطيط كبير للخلاص من أزمات طريق جسر السويس (على سبيل المثال) فى النقاط الآتية:

(أ) فى تقاطعه مع الطريق الفاصل بين حى النزهة الجديدة ونادى الشمس ولا أعرف لهذا الشارع اسما حتى الآن.

(ب) فى تقاطعه مع شارع السباق.

(جـ) في تقاطعه مع شارع أحمد عصمت ومع شارع منشية التحرير.

ويمثل هذا الطريق نموذجاً للطرق التى يوجد التعامد فيها - لحسن الحظ - على ناحية واحدة وليس على ناحيتين فى نفس الوقت.

ويمكن لنا أن ندرك بوضوح أننا فى حاجة ماسة إلى نفس الأسلوب فى نقاط أخرى منها على سبيل المثال:

(أ) نهاية شارع الحجاز حين يصب فى شارع عبد الحميد بدوى.

(ب) تقاطع شارع الخليفة المأمون مع شارع الأستاذ البحرى (المسمى بإحسان عبد القدوس).

(جـ) تقاطع شارع ترعة الإسماعيلية مع شارع السواح.

(د) تقاطع شارع الجعفرى مع شارع صلاح سالم.

(هـ) تقاطع شارع السودان مع نهاية شارع التحرير.

۞ ۞ ۞

٥ - بقى أن نشير فى عجالة إلى إهمالنا بعض أولويات التخطيط العمرانى الكفيلة بحل مشكلات المرور، وسأكتفى بمثل واحد فقط يرينا كيف أننا نهمل الأوليات والبدهيات، فلابد من الحرص على وجود ما نسميه فى لغة الشارع «الزاويا المكسورة» التى تفرض بدهيات التخطيط وجودها عند التقاطعات الحرة أو تقاطع شارعين.

ومن العجب أن هيئات حكومية كبرى هى التى تستنكف الالتزام بها.

وخذ على سبيل المثال ناصية جامعة القاهرة مع الطريق المؤدى إلى شارع فيصل وهى زاوية قائمة لا تساعد على تسرب السيارات إلى الشارع اليمين وتتكدس السيارات فى نهر الشارع بلا مبرر.

وقل مثل هذا فى زوايا كثيرة من المصالح الحكومية الكبرى.

ومن المؤسف له أن هذه الزاوية لن تكلف المبانى شيئاً يذكر ولكن يبدو أن سمة «الأنامالية» وهو المصطلح الجديد الذى اشتقه الباحثون للدلالة على السلوك القائل: وأنا مالى. (أصبحت هى القاعدة وأن حق الطريق أصبح غائبا عن الذين لا يفتأون يصفون أنفسهم بأنهم من المسلمين).

الكبارى الذكية.. والطرق السوية

فى فصل سابق انتهيت إلى القول بأن طريقاً واحداً فى القاهرة (هو طريق المطار) يضم «كوبريين» متتاليين، الأول تتمثل فيه أحدث التقنيات الهندسية، على حين أن الثانى التالى له بعد كيلومتر واحد تتمثل فيه أسوأ هذه التقنيات، رغم أنهما أنشئا فى وقت متقارب. وعلى حين أن الأول (المتقاطع على طريق الإسماعيلية وطريق مساكن شيراتون) يحل كل المشكلات دون أن يحس أحد أن هناك مشكلة، فإن الكوبرى الثانى يمثل فى حد ذاته مشكلة، وبناؤه المعدنى احتاج فى الأسابيع الأخيرة إلى صيانة فأربك حركة المرور كلها من فوقه ومن تحته، وحتى من قبل الوصول إليه بكيلومترات عديدة.

وكنت أدعو وأتمنى لوطننا الحبيب ألا يُنشأ إلا «الكبارى» (أو الأنفاق) الذكية التى تحل المشكلات فى جميع الاتجاهات، أو فى أكبر عدد ممكن من الاتجاهات مرة واحدة بدلاً من «الكبارى» (أو الأنفاق) التقليدية (أو البدائية بلفظ أدق) التى تقتصر على معبر واحد فى اتجاهين.

ويقتضى هذا منى أن أتوقف لأذكر أن المنطق الرياضى يدلنا على أن أى تقاطع لشارعين كبيرين يخلق مروراً فى اثنى عشر اتجاها مرة واحدة: اتجاهان يمضى فيهما الأفقى باتصال، واتجاهان يمضى فيهما الرأسى باتصال، ثم أربعة اتجاهات أخرى تحل نفسها بنفسها عند دخولها اليمين الذى هو من حق السيارة بمقتضى نظام المرور، ولا تمثل عبئا فى نظام المرور التقليدى (لكنها أصبحت فى التطبيق المتعسف لنظام المرور الحر فى شارع جامعة الدول العربية على سبيل المثال بمثابة أعقد العقد وحين

تزدحم الشوارع ولا يترك قائدو السيارات اتجاه السير فى اليمين لمن لهم الحق فيه تتضاعف المشكلة، وهذا يحدث الآن كأنه القاعدة)، ثم أربعة اتجاهات أخرى تمثل القدوم من اتجاه ما والدخول إلى اتجاه متعامد عليه مع عبور التقاطع (أو الميدان أو الصينية). وهكذا ينشأ ١٢ اتجاهاً للسير فى أى تقاطع بين شارعين من الشوارع ذات الاتجاهين.

ومن قبل كانت مشكلة مثل هذا التقاطع تحل فى بساطة شديدة نظراً لقلة الوقت الذى تنتظر فيه السيارات تبديل الإشارات، وتم اختراع «الصينيات» لتحويل مثل هذا التقاطع إلى ميدان يكفل حل مشكلة العبور من اتجاه أفقى إلى اتجاه رأسى متعامد عليه مع عبور التقاطع (أى الدخول عبر الشمال)، وذلك بتجميع هذه السيارات فى أثناء حركة السير المتعامد، ثم السماح لها بالمرور عند فتح الإشارة التالية.

وهكذا نجد كثيراً من ميادين القاهرة الكبرى التى نظمت ونسقت قبل نشأة المحليات تحل كل مشكلاتها بطريقة سلسة.

ولست أزعم أن هذا الذى ذكرته معجزة فى الفهم، بل إن أناساً أميين كثيرين يفهمونه بأفضل منى.

❁ ❁ ❁

ولكن المأساة التى نعيشها اليوم أصبحت تتمثل فى أن كثيراً من «الكبارى» التى أنشئت حديثاً لا تعالج غير الحركة فى اتجاهين فقط (من ١٢ اتجاهاً) هما الاتجاهان اللذان يمضى بهما الكوبرى فوق الميدان القديم، وتظل عشرة اتجاهات رئيسية أخرى تتنازع الميدان تحت الكوبرى، بعدما ضاق الميدان بفعل قواعد الكوبرى.

ولعل أبرز نموذج لهذا هو «كوبرى» ميدان الدقى الذى تنجم عن مشكلات التوقف تحته مشكلات تمتد لتؤثر على ميدان «كوبرى» الجلاء

من ناحية، وعلى تقاطعات شوارع مصدق ومطالع ٦ أكتوبر من ناحية أخرى، وعلى حركة المرور عند الأورمان والجامعة من ناحية ثالثة، وعلى تقاطعات محيى الدين أبو العز وشارع التحرير من ناحية.

ولست أزعم أنى صورت المسألة من جميع وجوهها، فإن هذا التقاطع يستقبل بالإضافة إلى هذه الاتجاهات الإثنى عشر اتجاهين آخرين للقادم من سليمان جوهر (بعدما اقتصر المرور فيه على اتجاه واحد) وللداخل إلى شارع جهينة (بعدما اقتصر المرور فيه هو الآخر على اتجاه واحد).

وللقارئ أن يتخيل مدى حجم المشكلة فى الميادين التى لا تتكون من تقاطع شارعين فحسب، وإنما تتقاطع عندها ثلاثة شوارع مزدوجة المرور على نحو ما هو حادث مثلا فى ميدان نادى الجلاء فى مصر الجديدة، لكنى من باب التركيز فى عرض المشكلة سأكتفى بالتمثيل على الميادين التى تنشأ من تقاطع شارعين فحسب.

❁ ❁ ❁

من الأوقع أن نترك سوء الحظ (الذى يمثله ميدان كوبرى الدقى على سبيل المثال) إلى حسن الحظ لنضرب المثل بالإنجاز العظيم والمعجز الذى تحقق فى الإسكندرية بإنشاء كوبرى مبارك العظيم فى صينية محرم بك، وهو الكوبرى الذى يطلق عليه بحق وصف «الميدان الطائر»، وإنى أقترح على وزير التنمية المحلّية أن ينظم رحلات لمسئولى التخطيط والتنفيذ والمرور فى المحليات إلى هذا الكوبرى على أن تبقى هذه الرحلات على الكوبرى بعض الوقت تتأمله وأن تعود إليه فى يوم ثان وثالث لتتأمله مرة ثانية وثالثة، ولتدرك الحلول الذكية للمشكلات اليوميّة.

وربما نمضى بعد هذا الكوبرى مع حسن الحظ لنتأمل أعظم نفق فى جمهورية مصر لعربية، وهو نفق عبد المنعم رياض العظيم فى الإسكندرية،

حيث ينتقل المرور من حى محرم بك إلى الكورنيش فى دقيقتين، وليس إلى الكورنيش فحسب، لكن إلى كل من طريق الحرية، وشارع فؤاد، وشارع بورسعيد، والشاطبى، والأزاريطة، وعمر لطفى، والشلالات، ومدخل الحضرة، وميدان وابور المياه، والإستاد الرياضى، ومكتبة البلدية، ووسط البلد، والجامعة.

وتنساب الحركة فى النفق دون أى تعقيد وتخرج منه المجازات الفرعية من يمينه، وتدخل إليه مجازات وتفريعات أخرى من يمينه أيضاً.

ومع هذا فإن هذا النفق العظيم ليس نفقاً كاملاً على امتداد مساره، وإنما هو يتمتع بالتهوية الطبيعية من مرحلة إلى أخرى، وهكذا يصبح فى غير حاجة إلى محطات تهوية باهظة التكاليف ومزعجة ومشوهة للمنظر العام وللمعمار الجميل ولا إلى محطات إضاءة مكثفة.

❁ ❁ ❁

وظنى أن التصميم الذى ينفذ به – الآن – نفق السيارات فى شارع الأزهر كان قابلاً للتعديل بحيث يستفيد من تجربة الأجزاء المكشوفة فى نفق عبد المنعم رياض العظيم بالإسكندرية وذلك من أجل الاستغناء – ولو جزئيا – عن محطات التهوية باهظة التكاليف قبيحة المنظر، والاستفادة من الطبيعة أقصى استفادة ممكنة.

وإذا قيل بضرورة تأمين النفق أمنياً فى بعض الساعات فإن الرد بدهى جداً ولا يحتاج إلى أى شرح، وإذا كان النفق فى حاجة إلى سقف يعمل «أوتوماتيكيا» فى بعض الأوقات، فإن ذلك لن يكلف عُشر تكلفة محطات التهوية بكل مشكلاتها وصعوباتها، بل إن انفتاح سقف النفق فى بعض أجزائه يمكن من تأمينه بأكثر من انغلاقه على طول مساره.

كذلك فإنى أتمنى أن يتعامل النفق الجديد فى منطقة الأزهر مع شارع «بورسعيد» بالاعتراف وليس بالتجاهل.. فلابد من الخروج من النفق إلى شارع بورسعيد، ولابد من الدخول إليه منه على نحو يتناسب مع شارع بورسعيد نفسه الذى هو أكبر شوارع القاهرة، ولكن يبدو لى أن أحداً لا يدرى بذلك فى ظل انقطاع هذا الشارع فى محاور متتالية بينما هو متصل من جنوب القاهرة إلى شمالها بلا انقطاع.

وعلى كل الأحوال فأنا أكتب هذا الذى أكتبه للدعوة إلى المبادرة بإنشاء مجموعة أخرى من الأنفاق العرضية التى تأخذ القاهرة بعرضها وتربط ما بين طريق شارع السودان - فيصل فى أقصى الغرب من القاهرة الكبرى، بطريق النصر على هيئة خمسة أو ستة محاور كفيلة بتنمية القاهرة التى هى بحاجة إلى تنمية والتى تظهر فيها - لحسن الحظ - سريعة الآثار الدرامية والمذهلة لأية خطوة حضارية، ويكفينا ما حققه مترو الأنفاق على سبيل المثال.

❁❁❁

نأتى إلى الجزء الثانى من عنوان هذا الفصل وهو «الطرق السوية»، وأنا أقصد باللفظ الاستواء في أداء وظيفة المرور الطولى المستوى وليس الخلو من المطبات فحسب، ذلك أن الشوارع العريضة القصيرة التى طبق فيها نظام المرور الحر باتت تئن منذ طبق فيها هذا النظام الذى لا يصلح لها.

ويؤسفنى أن أقول إن التوفيق قد خان أصحاب فكرة تطبيق نظام المرور الحر على الشوارع العريضة القصيرة من أمثال شارع جامعة الدول العربية (المهندسين) أو الأجزاء المطبق فيها هذا النظام من شارع أبو بكر الصديق (مصر الجديدة) وطريق النصر عند تقاطعه مع عباس العقاد (مدينة نصر).

ذلك أن أوليات المرور الحر تقتضى طول المسافة حتى يمكن استيعاب السيارات المتدفقة فى الشارع الذى يتحول بحكم هذا النظام إلى شىء شبيه

بالصينية فى الميدان على نحو ما شرحت من قبل، لكن إذا كان الشارع نفسه قصيراً فإنه لن يستطيع أن يستوعب كل هذا الضغط.

ولهذا فإن مشكلة شارع جامعة الدول العربية أن المرور فيه أصبح متوقفاً (أو متسلحفا على أحسن تقدير) منذ السابعة صباحاً وحتى الثانية من صباح اليوم التالى، وقد أصبحت كل سيارة تزحف فى الشارع ضعف المسافة التى كانت تمرها فى ظل نظام المرور التقليدى..

وأنا أقول تزحف، لأن الذى يحدث فى هذا الشارع منذ سنتين أصبح نوعاً من تحريك التكدس ببطء شديد، واستنامت الجماهير إلى الوعود بأن هذا سيحل مع انتهاء المرحلة الثانية من محور ٢٦ يوليو، مع أنه لا علاقة لهذا بذاك وليس متوقفاً عليه.. ولكن هكذا قدر الله وما شاء فعل.

وليس عيبا أن ننقذ أنفسنا ونتراجع عن هذا العبث المكلف.

ومع أنى حريص تماماً على أن أتباعد عن الحديث عن الطب والمرض فيما أكتب من قضايا عامة فلست بصراحة شديدة بقادر على أن أغفل ما لاحظته كطبيب قلب فى أكثر من عشرة مرضى ارتفع ضغطهم بدرجة ملحوظة لا لسبب إلا للمرور اليومى إلى عملهم فى هذا الشارع وحده.

نسأل الله الهداية والصواب للذين لا يفتأون يعذبون مواطنيهم كل صباح وكل مساء.

❁❁❁

وإذا كان ولابد من التفكير للمستقبل، فإنى أقترح على سلطات المحليات من الآن أن تفكر فى الطريقة المثلى والأقل تكلفة التى لابد من اللجوء إليها بسرعة من أجل تطوير الشوارع الآهلة بالسكان والتقاطعات والحركة المدنية والتجارية لتكون كفيلة بانسياب المرور من أولها إلى آخرها.

فإذا أخذنا شارعاً كشارع فيصل العظيم - على سبيل المثال - فليس من الصعب اليوم تأهيله لهذا إذا ما أخذت الهيئات المسئولة بفكرة بسيطة تكفل توفير ستة انبعاجات على يمين الطريق، وستة أخرى على يسار الطريق، وتمضى السيارات فى الطريق حتى تأتى إلى الانبعاج فتنحرف معه إذا كانت تمضى إلى الأمام، بينما تأخذ الجانب الأيسر من الطريق لتدخل فى مسارات تمكنها من العودة إلى الخلف ثم الدخول بعد مائة متر أو مائتين (على الأقل) إلى الطريق الفرعى الذى تبتغيه. وبهذا يمكن تحقيق تدفق للمرور فى شارع مكدس بالحركة المرورية كشارع فيصل مع إلغاء التقاطعات نهائياً ومع استغلال الجزيرة الوسطى فى بعض أجزائه.

ولن يكلفنا مثل هذا التخطيط البسيط الجيد إلا بعض التكلفة الباهظة التى سوف نضطر إلى تدبيرها بعد أعوام قليلة جداً للإنفاق عى الكبارى والأنفاق دون أن تحقق نفس العائد.

وقد مررت أكثر من مرة متمهلاً فى شارع فيصل فوجدت مساحات متعددة إلى اليمين وإلى اليسار لم تبن بعد وهى مساحات كفيلة بتوسيع الطريق فى ستة مواضع على اليمين وستة أخرى على اليسار حتى لو اضطرت الحكومة إلى شرائها من أصحابها اليوم بثمن مرتفع.

وساعتها سيكون هذا الشارع - على سبيل المثال - من أروع الشوارع فى القاهرة الكبرى، ولا ننس أنه يضم على جانبيه الطبقة المتوسطة العظيمة التى تبنى الحضارات، ولن تتعدى تكلفة هذا التطوير الذكى عدداً من الملايين المحدودة لا تصل فى مجموعها إلى تكلفة «كوبرى» واحد مما سنضطر إلى بنائه - اضطرارا حتميا - فى القريب العاجل بإذن الله.

خطوط مترو الأنفاق الجديدة التى نحتاجها*

طيلة الأعوام الأخيرة بدأت وطأة أزمة المرور تضغط على مواطنى القاهرة وزائريها بشكل صعب، ووصل الأمر فى بعض الأحيان إلى الاستحكام الشديد الذى يوحى بأن الأزمة تمضى فى طريق مسدود، وبأنها لن تجد حلا عن قريب، وأن تفاقمها قد يؤدى فى يوم من الأيام إلى الشلل التام.

ولأننا جميعا ندرك ونرى ونسمع ونحس ونلمس ونشم حجم الأزمة كل يوم، فإن وصفها يصبح من قبيل اللغو، بينما يتحتم علينا جميعا أن نسارع بمقترحاتنا حتى من أجل تكوين رأى عام يستوعب البدائل فلربما يكون أحد قراء ما نكتب صاحب الأمر فى يوم من الأيام.. وفى هذا المجال فإن هناك حلولا حتمية لابد أن نبدأ فيها اليوم قبل الغد.

لست أفهم سر تردد الدولة فى أن تعطى الأهمية القصوى للتوسع فى شبكة مترو الأنفاق بأكبر قدر من الجسارة والإقدام ولست أستطيع أن أتخيل القاهرة بعد ٥ سنوات وهى لا تزال بثلاثة خطوط للمترو فقط (أنجزنا الأول والثانى وشرعنا فى دراسات الثالث).

عندما لجأت عواصم العالم الكبرى إلى مترو الأنفاق، فإنها كانت تلجأ إلى الجراحة الناجحة الأفضل تأثيرا والأسرع حلا..

(*) بشتمل هذا الفصل على الأفكار والتفصيلات التى وردت فى مقالين مختلفين نشرا فى الوفد (١٩٩٦) وفى الأهرام (١٩٩٨) مع كثير من الإضافات.

وقد ترددنا فى مصر فى أن نذهب إلى الطبيب حتى لا يشير علينا بهذه الجراحة لأننا كنا بحكم التكوين الريفى نخاف الجراحات التى تكون نتيجتها فى الغالب فقدان الحياة حسبما استقر فى الوجدان المصرى..

ولكن بعد أن ثبت أن الجراحة تشفى المريض، لماذا لا يذهب أفراد العائلة الآخرون لإجراء الجراحة نفسها.. إذا كان استئصال اللوزتين عند أحد الأشقاء قد شفاه للأبد من نزلات البرد المتكررة وما يصاحبها، فلماذا لا نجرى نفس الجراحة للأشقاء الذين يعانون من المشكلة نفسها ويحتاجون إلى استئصال اللوزتين الملتهبتين..

١ - المعنى واضح بالطبع.. وهو لماذا لا ننفذ خمسة أو ستة خطوط جديدة من مترو الأنفاق بعدما نجح الأول وبدأنا فى الثانى..

هل تحتاج هذه الخطوط إلى قرار جرىء أم تشريع أجرأ؟

أم أننا نحب التردد إلى درجة العبادة؟

❁ ❁ ❁

٢ - لن نجادل فى ارتفاع تكلفة خطوط مترو الأنفاق، لكن مَنْ قال بضرورة أن تكون خطوط المترو عبر كل مساراتها خطوطاً أنبوبية، ليس من شك فى ضرورة الجزء الأنبوبى فى بعض مسارات المترو، لكن لابد من استغلال السطح فى كثير من الأجزاء الطرفية، أو فى المناطق التى أتيحت وخصصت فيها مساحات واسعة لمسارات المترو من قبل، وذلك من أجل تقليل تكلفة إنشاء خطوط المترو. ومع هذا تبقى الخطوط كلها متصلة بشبكة الأنفاق فى مناطق الذروة على نحو ما نرى فى العواصم العالمية.

إنما يهمنى تأكيد ضرورة الأخذ بفلسفة خطوط المترو حين لا يستخدم المسار الواحد إلا خط واحد فقط لكى يتم تجنب

التحويلات «والسويتشات» وما إليها وما يسببها من ضياع الوقت الذى هو أثمن شىء فى خطوط المترو.

ثم بعد هذا تتم التقاطعات على مستويين من الأرض علوى وسفلى وليس فى نفس المستوى حتى لا تتكرر مأساة الميادين والتوقف فيها..

ثم بعد هذا وذاك تكون هناك مداخل ومخارج كثيرة ومتعددة فى كل محطة.

وبعد هذا كله تتمحور خريطة القاهرة الكبرى كلها بحيث تغطيها شبكة المترو من كل نقاطها، وبحيث يصبح - كما أكرر دائما - الوصول من أية نقطة إلى نقطة أخرى لا يستلزم أكثر من تبديلة واحدة فقط ما بين خطين على نحو ما هو حادث فى باريس العظيمة.

۞۞۞

٣ - ومن المؤسف أن القاهرة الجميلة كانت من أولى عواصم العالم تشغيلا «للترام» ثم للمترو (السطحى) فى ضاحية مصر الجديدة..

طبعا سيعجب القارئ لقولى فى بداية الجملة «من المؤسف»، نعم لأن المؤسف هنا أننا كنا رواداً منذ تسعين سنة، وسبعين سنة، وأصبحنا كسالى وعجزة وقليلى الحيلة ونحن نستقبل القرن الحادى والعشرين.

وإذا تأملنا مترو مصر الجديدة نفسه بخطوطه الستة (والخط السابع لمدينة نصر) أدركنا مدى التدهور الذى أصاب التخطيط المصرى فى مواجهة المستقبل والحاضر نفسه.

وهذا المترو الذى كان من مفاخر القاهرة ولمساتها السياحية حتى منتصف السبعينات (عام ١٩٧٥) أصبح اليوم يعانى من الإهمال والخسائر والإفلاس، مع أنه قدم لمصر فى يوم من الأيام واحدا من وزراء النقل (فى آخر عهد عبد الناصر)..

ومشكلة هذا المترو اليوم لا تحتاج إلى كثير من الذكاء أو العبقرية لدمجه مع شبكة مترو الأنفاق العظيمة..

ومن الملاحظ أنه يمكن لنا بقليل من التكلفة تحويل خطوطه لتكون متكاملة مع مترو الأنفاق ونحن فقط فى حاجة إلى أمرين اثنين لا ثالث لهما:

الأول هو تغيير القضبان والعربات لتكون من نفس نوعية وعرض قضبان وعربات قضبان وعربات مترو الأنفاق، وهذا أمر حتمى بالطبع ولا يحتاج كثيرا من النباهة لإدراكه..

أما الأمر الثانى فهو إجراء عدة تعديلات على مسار المترو نفسه لتكون بعض أجزائه تحت الأرض، ومن الجدير بالانتباه أن مترو مصر الجديدة نفسه عندما صمم منذ أكثر من نصف قرن كان كذلك، وكلنا يعرف هذه الأجزاء التحتية من مساره فيما قبل منشية البكرى وإلى الناحية الغربية من جامعة عين شمس.. وهكذا فإن مترو الأنفاق فى مصر الجديدة قابل تماما لتطبيق نفس التجربة التى تم تطبيقها من قبل على خط سكة حديد حلوان وخط سكة حديد كوبرى الليمون بالمزاوجة بين الأنفاق فى المناطق الآهلة بالسكان والحركة، والمسار السطحى فى المناطق التى تسمح بهذا المسار، مع إنشاء الكبارى اللازمة فى مناطق التقاطعات على نحو ما فعلنا بنجاح فى خطى المترو الأول والثانى.. وتسهيلاً للعرض الذى أقدمه فإنى سأبدأ بالحديث عن تطوير خطوط مترو مصر الجديدة القائمة حالياً، وسأعتبر أن هذه الخطوط كفيلة بإنشاء الخطوط السبعة من الرابع إلى العاشر. ثم أتناول الخطوط الجديدة التى أقترحها.

۞ ۞ ۞

٤ - فنحن نحتاج لخط مترو عبد العزيز فهمى مثلا (وهو الخط الغربى من مترو مصر الجديدة) أن يبدأ بداية أخرى من غرب حدائق القبة كلها

(فى منشية الجمل أو الزاوية الحمراء) بحيث يعبر حى الحدائق فى محطتين أو ثلاث ثم يلتقى مع الخط الأول لمترو الأنفاق عند محطة سراى القبة، وأن يعبر تحت الأرض تحت ميدان روكسى، وفى المواضع الآهلة بالحركة فى مساره الحالى وأن تتعدل نهايته الحالية بأن يمتد إلى مدينة العبور عابراً مدينتى السلام والنهضة، وبهذا تكون نهايتا هذا الخط هما منشية الجمل ومدينة العبور على سبيل المثال بدلا من الوضع الحالى فى الألف مسكن وميدان رمسيس.

ومثل هذا التعديل لا يستغرق سنوات طوالاً وإنما هو على أكثر تقدير يحتاج إلى سنة واحدة لإنجازه تماما إذا ما صدقت النوايا، ولا ننس أننا نجحنا بالفعل فى إنجاز الأنفاق سواء للمترو أو السيارات فى مناطق أضيق وأكثر كثافة، وعلى سبيل المثال نفق العروبة، ونفق شيراتون القاهرة.

❁ ❁ ❁

٥ - لابد من تطوير خط مترو النزهة، وهو الخط الأوسط من مترو مصر الجديدة (أو كما كنا نسميه ذا اللافتة الحمراء)، وأتصور أن يبدأ هذا الخط من جنوب ميدان عابدين وأن يلتقى مع الخط الثانى فى محطة باب اللوق ومع الخط الأول فى محطة عرابى وأن يصل إلى روكسى مستغلاً مسار المترو الذى هو مسار مشترك الآن بين الخطوط الثلاثة فيما بين ميدان رمسيس ومحطة كلية التربية (كلية المعلمين).. وسيبقى هذا الخط وحده على هذا المسار لأن خطوط المترو كما نعرف لا تقبل الاشتراك، وربما يحتاج هذا الخط المحورى جهدا أكبر فى إنشاء جزء تحت الأرض على مدى المسافة الواقعة فيما بين شارعى إبراهيم اللقانى وفريد سميكة ليمر من تحت تقاطعات شوارع إبراهيم ونزيه خليفة وبيروت وصلاح الدين وعمر بن الخطاب وأبو بكر الصديق ونخلة المطيعى ثم عبد العزيز فهمى فى

هذه المنطقة الحيوية من خلال جزء نفقى كامل شبيه بالجزء النفقى من الخط الأول لمترو الأنفاق تحت وسط البلد، ثم يمضى كما هو الآن سطحيا فى الجزء النفقى من شارع الحجاز كله فعبد الحميد بدوى حتى النهاية الحالية فى مساكن شيراتون وليمتد منها عابراً طريق النصر والطريق الدائرى ليصل إلى التجمع الخامس فى القاهرة الجديدة.

٦ - وعلى هذا النحو يمكن لنا أن نفيد من الخط الشرقى وهو خط الميرغنى، الذى تم تعديل مساره لحسن الحظ فى بداية عهد الرئيس مبارك ليكون أكثر قابلية لتعديله باستغلال مساراته السطحية وتدبير أنفاق له تحت ميدان نادى الجلاء للقوات المسلحة.. ونفق مشترك له مع خط النزهة تحت ميدان تريومف. وأعتقد أن هذا الخط ينبغى أن يبدأ عند إحدى المحطات الكبرى على ترعة الإسماعيلية وليكن عند السواح مارا بالكتلة السكنية لقسمى شرطة الزاوية والزيتون ليصل إلى روكسى تحت شارع القبة ملتقيا مع خط المترو الأول فى محطة كوبرى القبة ومع خط عبد العزيز فهمى الحالى فى روكسى، وأن تتعدل نهايته لتكون فى التجمع الثالث (القاهرة الجديدة) بعد أن يعبر مدينة نصر فى خط مواز لخطى المترو الآخرين ولكن فى مستوى أقرب إلى الجنوب، على حين يعبر خط عبد العزيز فهمى إلى أقصى الشمال واصلا إلى مدينة العبور ويعبر خط النزهة فى الوسط واصلا إلى التجمع الخامس.

٧ - قبل أن أتحدث عن تصورى لتطوير خط الألف مسكن وهو أول الخطين اللذين صمما لربط الدرّاسة وهى قلب منطقة القاهرة القديمة بمصر الجديدة والآخر هو خط المطرية - الدرَاسة أحب أن أنبه إلى أن إمكانات هذين الخطين كفيلة بالمساعدة فى إنشاء أعظم وأهم خط مترو حضارى فى القاهرة.. ومن حسن الحظ أن هذين الخطين يعبران الآن ميدان العباسية بذكاء، فهما يعبران الميدان من فوق صلاح سالم بطريق علوى خاص بهما.

ومن المفهوم أن رفع كفاءة هذين الخطين ستمثل أهم إضافة لحل أزمة المرور فى شمال شرق القاهرة، وكل ضواحيها الجديدة، بل والمدن الجديدة، بل واتصال القاهرة بخمس محافظات مهمة أصبح مدخلها الطبيعى للقاهرة من ناحية أطراف هذا المترو، بحيث أصبح يمكن تسميته بباب الشرق (كما يقول الناس عن نظيره فى باريس)، وهى محافظات القناة الثلاث، فضلا عن الشرقية والقليوبية التى تصب طرقها السريعة فى طريقى الإسماعيلية الصحراوى (طريق بلبيس) والزراعى (طريق مسطرد وترعة الإسماعيلية).

ومن اليسير الامتداد بخط الدراسة الألف مسكن الحالى إلى الجنوب ليبدأ من عين الصيرة عابرا بالموازاة لطريق صلاح سالم، والامتداد بنهايته الأخرى لتكون فى بداية الكتلة السكنية لمحافظة القليوبية عند دهشور على سبيل المثال.

٨ - أما خط المطرية الدراسة فإنه من المنطقى أن تنتقل نهايته عند المطرية الآن غرباً عبر مسارات تحت الأرض بمحاذاة ترعة الإسماعيلية ليصل إلى شبرا المظلات بعد أن يعبر بكل الكتل السكنية فى شبرا الخيمة وأطراف القليوبية والسواح والأميرية والزيتون ليهيئ لكل هؤلاء المواطنين الانتقال رأسا إلى وسط البلد عبر التقائه عند ميدان الإسماعيلية بخط الألف مسكن - الدراسة (الذى سيمتد بعد تطويره كما أشرنا لتونا إلى عين الصيرة - دهشور) وبهذا يصبح هذا الخط مؤدياً وظائف أكبر بكثير من الوظائف التى كانت مخططة له ولقرينه فى الماضى، وهكذا يمكن تطوير خط المطرية - الدراسة الحالى ليتجه بعد ميدان الإسماعيلية إلى الشرق وصولاً إلى نهاية شارع حسن مأمون فى مدينة نصر وقاطعاً كل هذه الكتلة السكنية، وبهذا يتحول إلى خط جديد يمتد من شبرا المظلات إلى شرق شارع حسن مأمون (ليخدم شارعى حسن مأمون وأحمد فخرى وما بينهما وما حواليهما)

مستغلاً كل الجزء القديم الذى كان ينفرد به مترو الدراسة - المطرية وتاركاً للخط السابق الجزء المشترك بينهما، وذلك كما قلنا لأننا ندرك أن فلسفة خطوط المترو لا تقبل الازدواج.

٩ - ويمثل خط الماظة هو الآخر أبرز نموذج ممتاز للخطوط العرضية التى دائما ما نهملها فى الفكر المصرى والتفكير المصرى [وأجدنى مضطرا لأن أكرر على استحياء السبب الذى دفع حضارتنا إلى هذا وهو أن النيل كان دائما يجرى بطول البلاد، وقد أنشأنا كل طرقنا بحذاء النيل.. وعندما أنشئ الشارع الذى يسمى الآن بشارع فؤاد أو ٢٦ يوليو، وكان يسمى بشارع بولاق، كان هذا حدثا لأننا لم نتعود إلا الشوارع الطولية. وفى الحقيقة فإن خط الماظة شبيه بهذا الشارع العرضى، ونحن لا نحتاج إلى تطويره ونقله تحت الأرض فى المناطق الآهلة بالسكان فحسب، ولكن لابد من الامتداد به ليبدأ من النهاية الحالية لمترو الميرغنى التى ستصبح مجرد نقطة على مترو الميرغنى بعد تطويره، وليمر بما يمر به الآن مع إتاحة الفرصة له للمرور فى نفق مواز لشارع مكرم عبيد بحيث يخدم الكتل السكنية التى تقع على جانبى شارعى العقاد ومكرم عبيد على نحو ما يمر المترو الحالى فى الطيران ويوسف عباس، وعلى نحو ما هو مقترح لمرور خط المطرية القديم بشارع حسن مأمون (خادماً شارع أحمد فخرى أيضا) ثم ليمتد عبر الحدود الشرقية لمدينة نصر بالموازاة للطريق الدائرى لينتهى فى القطامية.

١٠ - أما خط مدينة نصر الحالى فيحتاج إلى نظرة أخرى.. وربما يمكن لنا أن نقول: إنه كان على هامش مصر الجديدة كما كانت مدينة نصر على هامش مصر الجديدة، أما وقد أصبحت مدينة نصر أكبر حجما وأكثر كثافة وتعدادا من مصر الجديدة، فلربما يكون المنطق السريع أنها بحاجة إلى خطوط ستة كتلك التى (كانت) مصر الجديدة تستمتع بها.

ولكننى مع هذا وبعد أن فصلت ما فصلت فى الفقرات السابقة لا أريد لمصر الجديدة ولا لمدينة نصر (بالتالى) الانعزال ولا التميز بخدمات تبدأ وتنتهى فيهما، ولكن أريد أن تكون كل منهما موجودة على مسارات خطوط المترو الكفيلة بأن تجعل المدينتين جزءين حيويين على كافة الطرق العابرة للقاهرة الكبرى، وقد رأى القارئ كيف أنى اقترحت لكل خطوط مترو مصر الجديدة فى تطويرها أن تعبر مدينة نصر أو بها، ولهذا فإنى أتمنى لخط مترو مدينة نصر هو الآخر أن يمتد إلى أبعد مما يمتد له الآن ليصل إلى أقصى حدودها الشرقية، وأن تكون بدايته الغربية فى شارع منظمة الوحدة الإفريقية إلى الشرق من شارع الخليفة المأمون حيث تقع بعض مبانى جامعة عين شمس الحالية وتتاح مساحة جيدة لتمحور هذا الخط من خطوط المترو، وأن يخدم الشوارع الجنوبية من مدينة نصر، وأن يكون قريباً إلى منشية ناصر، ولهذا فإنى أتصور بدايته الغربية فى الزمالك أو أبو العلا على أقل تقدير عابراً شارع فؤاد كله حتى يلتقى مع الخط الثانى عند العتبة، ثم يلتقى مع الخط الحادى عشر فى باب الشعرية، ويلتقى مع الخط السابع عند مدينة البعوث.. وهكذا.

❁ ❁ ❁

ومع هذا التطوير المطلوب لخطوط مترو مصر الجديدة السبعة القائمة حاليا، وبافتراض أن الدولة ستنفذ بالفعل الخط الثالث الذى أعلنت أنها أتمت دراساته، فإنى أعتقد أن القاهرة ستكون فى حاجة إلى خطوط المترو التالية:

● خط حادى عشر يمتد طوال شارع بورسعيد ويبدأ إلى الشرق والجنوب من محطة خط المترو الأولى فى أبى الريش، ثم يلتقى مع الخط الأول للمترو فى محطة أبى الريش ويمضى على مدى محطات شارع بورسعيد فى السيدة زينب والخديوية وباب الخلق والسبع بنات وباب الشعرية وغمرة

وتقاطع الحدائق وسكة الوايلى.. وحتى حدود محافظة القليوبية حيث ينتهى شارع بورسعيد بينما يعبر خط المترو ترعة الإسماعيلية أيضاً ليجعل سكان جنوب القليوبية فى غير حاجة إلى النزوح إلى القاهرة مكتفين بالتنقل اليومى السهل.

● كذلك فنحن فى حاجة ملحة جداً إلى خط ثانى عشر يبدأ فى المساحة الواقعة شرق مقابر الإمام الشافعى ويمتد من مناطق الإمام الشافعى وجنوبى منشية ناصر والمناطق المستحدثة فى شرق المعادى والبساتين إلى القلعة فباب الخلق فالعتبة فشبرا فروض الفرج ويلتقى بخط المترو الأول فى محطة عرابى (على سبيل المثال) ومع خط المترو الثانى فى محطة العتبة.

● ونحن فى حاجة إلى خط ثالث عشر للمترو يبدأ فى جنوب مدينة نصر ويسير بعرض القاهرة الكبرى بنفس منطق محور الفنجرى والكوبرى العلوى فوق كوبرى القبة ويلتقى مع الخط الأول للمترو فى سراى القبة ثم يمتد بحذاء ترعة الإسماعيلية حتى يلتقى مع خط المترو الحادى عشر فى نهاية شارع بورسعيد ومع خط المترو الثانى عند محطة كلية الزراعة بشبرا ولينتهى عند شبرا المظلات والخلفاوى على النيل.

● ونحن فى حاجة إلى خط رابع عشر يعبر شارع الهرم كله ويلتقى بالخط الثانى عند نهايته فى محطة ضواحى الجيزة ويعبر النيل ليلتقى بخط المترو الأول عند محطة مار جرجس بعد أن يغطى بخدماته حى منيل الروضة كله وينتهى عند السيدة عائشة حيث يلتقى بالخط السادس الجديد بعد تنفيذ ما اقترحناه من الامتداد به إلى عين الصيرة.

● ونحن فى حاجة إلى خط خامس عشر يوازى طريق «الأوتوستراد» من ناحية الشرق ويلتقى مع الخط الأول مرتين الأولى عند حلوان والثانية عند عزبة النخل.

● ونحن فى حاجة إلى خط سادس عشر يمتد طوليا بامتداد شارعى فيصل والسودان لينقل حركة الكتلة السكنية الهائلة على مدى هذين الشارعين ويلتقى بالخط الثانى عند الجيزة وبالخط الثالث عند إمبابة.

● ونحن فى حاجة إلى خط سابع عشر يربط المناطق الواقعة شرق «الأوتوستراد» بصلاح سالم بالعباسية بالشيخ رمضان ويعبر النيل إلى إمبابة.

❁❁❁

وفى كل الأحوال فإن الأمل الأساسي والهدف الواضح الذى ينبغى لنا أن نخطط للوصول إليه هو أن يتمكن المواطن فى أية نقطة من القاهرة أن يصل إلى أية نقطة أخرى باستعمال خطى مترو فقط على أقصى تقدير وهو ما تحقق فى مترو باريس الذى كان من حظى أن أدرس الإنجاز الحضارى فيه منذ ١٥ عاماً حين كان يضم ٣٦٠ محطة وعشرة خطوط يعمل عليها ٥٦٠ قطاراً وكان طول قضبانه ١٩٠كم، وقد تم بالطبع التوسع فى هذا الإنجاز الباريسى العظيم، ولكنى لا أملك الأرقام الحقيقية التى تعبر عن الواقع الحالى.

❁❁❁

وبالإضافة إلى هذا كله فنحن بحاجة إلى نوع آخر هو النوع الأسرع من خطوط المترو التى لا تتوقف فى كثير من المحطات والتى تكفل الربط بين كل المدن الجديدة والضواحى القديمة حول القاهرة فى دقائق معدودة وتحتاج هذه الخطوط إلى أن تمضى فى طبقات أعمق من طبقات الخطوط الخمسة عشر التى أشرنا إليها وأن تقلل تقاطعاتها مع الطرق القائمة وعلى سبيل المثال فإن خط المترو الذى ينتظر له أن يربط العاشر من رمضان

بالسادس من أكتوبر قد لا يتوقف فى القاهرة مثلا إلا عند الكيلو ٤,٥ وفى ميدان روكسى وفى ميدان الخلفاوى وفى أطراف حى المنيرة بإمبابة، وبهذا يمكن له أن يجتاز المسافة من العاشر إلى السادس من أكتوبر فى أقل من نصف ساعة!

وفى كل الأحوال السابقة فإن تجارب الدول المتحضرة حافلة بنجاحات مذهلة ساحقة فى مثل هذا المضمار من أجل سعادة السواد الأعظم من أفراد الشعب.

ولست أزعم لأفكارى الصواب المطلق وإنما أنا حريص بها على تفتيح الأبواب للفكر والأخذ والرد وقبل كل هذا العمل الجاد والملح قبل أن يفوت أوانه.

ضواحى القاهرة
(مصر المحروسة) !

تكاد القاهرة أن تكون المدينة الدولة عن قريب جدا - بإذن الله - وليس هذا بجديد، فالقاهرة فى حديث الناس ووجدانهم هى مصر، ويستحيل أن تجد من يذكر القاهرة فى حديثه العادى بأنها القاهرة بل هى مصر، وقديما كان اسمها الرسمى «مصر المحروسة» حتى فى القرن الماضى عندما كانت التسمية ضرورية فى الخطط واللوائح للفصل بين المدينة والدولة.

وحركة التاريخ تمضى بالقاهرة إلى التوسع على الرغم من أننا لا نريد هذا، وعلى الرغم من أننا من حين لآخر نجأر بالتصريحات والقرارات الوهمية التى نزعم لأنفسنا أنها قادرة على إيقاف الهجرة إلى القاهرة، أو على تفريغ القاهرة من سكانها وبالطبع نحن نقصد بعض هؤلاء السكان..

ولكنها صيحات تحملها الموجات القصيرة والمتوسطة والطويلة لتنتهى بها فى الهواء أيضا.

ومن المنطقى إذن أن نبدأ فنعيد نظرتنا إلى موقفنا من القاهرة، فى ضوء حركة التاريخ نفسه لا فى ضوء نظراتنا المدروسة، سواء كانت واسعة أو ضيقة أو بين بين.

القاهرة فى بساطة شديدة ليست هى محافظة القاهرة، وإنما هى النطاق الإقليمى الذى يمتد ليشمل جنوب القليوبية (متمثلا فى شبرا الخيمة) وقليوب ثم قها، وسيمتد هذا النطاق ليصل إلى بنها، بل إن هيئة النقل العام بالقاهرة صاحبة «الأوتوبيسات» الحمراء المميزة

للعاصمة، أصبحت تمد خطا من خطوط «أتوبيساتها» الحمراء بالفعل إلى بنها.. وشرق القليوبية متمثلا فى أبى زعبل والخانكة، وقد أصبحت مدينة السلام متصلة تماما بهذين المركزين اللذين يتصلان منذ أيام الاحتلال الإنجليزى بمركزين آخرين بسهولة ويسر هما طوخ من محافظة القليوبية ومشتول السوق من محافظة الشرقية، وخطوط السكك الحديدية فى هذه المنطقة من أروع ما يمكن، وإن كنا الآن نهمل فى استغلالها والإفادة منها إلى أقصى حد.

على هذا النحو فإن الجزء الحضارى الضخم من الجيزة الذى يكمل القاهرة، ليس فى حاجة إلى إيضاح، ولكن ربما كنا فى حاجة إلى إضافة تشير إلى الزحف القاهرة على مركز إمبابة نفسه، وقد لا يصدق الناس أن مركزا وقسما يحملان نفس الاسم مع أن مقريهما لا ينفصلان عن بعضهما إلا بأمتار قليلة هى ما بين السورين! ! ويمضى الطريق الغربى للقاهرة الكبرى ليحيطها بهذا الجزء المتصل بالقناطر الخيرية ومركزها التابع للقليوبية.. أما مركزا البدرشين والحوامدية فإنهما يتصلان بالقاهرة منذ زمان بعيد اتصال الأخوة المتلازمة.

هذه هى صورة القاهرة الحقيقية التى ينبغى لنا أن نفكر فيها ونحن نضع الخطط الكفيلة بأن تجعل حركة التاريخ تمضى فى طريقها الطبيعى بحيث تفيدنا ولا تضرنا.

وقد أطلت فى استعراض طبيعة القاهرة لألفت نظر القارئ إلى الطباع المختلفة التى ترتبط بها هذه الضواحى بالقاهرة، لأننا إذا تأملنا الأنماط المختلفة التى اتخذتها هذه الضواحى فى اتصالها بالقاهرة، فإننا سنكون قد كونا فكرة عن التجربة العمرانية التى خاضتها الأجيال السابقة، وهى التجربة التى لابد لنا أن نستفيد منها فى وضع تصورنا وقراراتنا الكفيلة

بصياغة مستقبل القاهرة.. الذى يكاد أن يكون فى حد ذاته أكثر من نصف مستقبل مصر كلها.

۞۞۞

وفى هذا الصدد فإننى ألخص للقارئ الفرصة ليتأمل عددا من الحقائق التى أتاحتها لنا الدراسات العلمية المختلفة:

١ - فقد ثبت أن الأقاليم التى تغذى القاهرة بالهجرة ليست هى الأقاليم القريبة جغرافيا من القاهرة والتى تتمتع بوسائل مواصلات ميسورة ومنتظمة.. ونحن كلنا نعرف كثيرا من الموظفين الذين يعملون فى القاهرة ويستخدمون السكة الحديد فى السفر اليومى إلى مواطنهم فى بنها وطوخ وقليوب والزقازيق وطنطا.. ومن هؤلاء فنانون ومخرجون.. إلخ.

٢ - وفى داخل القاهرة نفسها وعلى مستوى المواطن البسيط منذ تمتع حى الهرم وبولاق الدكرور بميزة كبيرة فى إقبال المواطنين على السكن فى هذين الحيين على الرغم من توافر الفرص الأفضل فى أحياء أخرى لا تتمتع بنفس الميزة من انتظام المواصلات ورخصها.

٣ - على مستوى الطبقات المتوسطة أصبح مألوفاً اليوم أن سكان المعادى وما بعدها من المحطات الواقعة على مترو الأنفاق (وكذلك سراى القبة وما بعدها من الطرف الآخر) يفضلون استعمال مترو الأنفاق من أجل توفير الوقت والجهد والمال، ويستغنون عن سياراتهم فى معظم أيام الأسبوع.

٤ - أكثر من هذا فإن ارتباط مؤسسة الرئاسة بكثير من الأنشطة المرتبطة باستقبال وتوزيع كبار الضيوف فى مطار القاهرة الدولى قد دفعت الدولة مبكرا إلى الابتعاد عن قصر عابدين بكل ما فيه وبكل ما يمثله واستعمال قصر القبة منذ الستينات تم قصر العروبة منذ بداية عهد الرئيس مبارك.

وفى ضوء هذه الحقائق التى ذكرناها يمكن لنا أن نفهم أن النجاح فى تحقيق خطة هادفة إلى حل مشكلات القاهرة والمرور، ينبغى أن تضع فى الحسبان الخبرات التالية:

١ - أن وجود خطوط اتصال فعالة ومنتظمة ورخيصة بين القاهرة والضواحى الجديدة، هو صمام الأمن الوحيد والأكثر فعالية الكفيل بتعمير هذه الضواحى خصما من القاهرة، وليس العكس، على الرغم مما يبدو أن هذا الخط سيشجع عودة موظفى الضاحية إلى القاهرة فى آخر اليوم، وصحيح أن هذا قد يحدث عاما أو عامين ولكنه سرعان ما ينقلب إلى العكس.

٢ - أن تمنح ميزات نسبية كبيرة لسكان الضواحى وبحيث تكون هذه الميزات مرتبطة بعملية السكن نفسها.. وعلى سبيل المثال لو كان الأمر بيدى لخفضت فاتورة الكهرباء إلى ١٠٪ من قيمتها فقط لكل من يسكن أية مدينة من المدن الجديدة، أما الـ ٩٠٪ الباقية فإنها ستحقق للدولة فائدة تفوق ما قد تنفق فيه المليارات بدون جدوى.

٣ - لابد أن تتمتع الضواحى والمدن الجديدة بميزة خرافية فيما يتعلق بتركيب التليفونات، وبحيث يمكن للمواطن أن يركب التليفون فى نفس اليوم الذى يتقدم فيه بطلب تركيبه، وقد يكلفنا هذا أن نحول الاستثمارات الجديدة إلى المناطق الجديدة بدلا من القديمة حتى لو كلفنا هذا بعض التكاليف الإضافية من أجل الشبكات الأرضية، ليس هذا فحسب، ولكن لابد أن تكون هذه الخطوط متمتعة بنفس الرقم الكودى للقاهرة بحيث لا يتحمل المواطن فى هذه الضاحية.. نفقات إضافية.

٤ - لا أعرف ما هو العائق الذى يعوقنا عن تعيين عمدة لكل مدينة من المدن الجديدة (وليس رئيس مجلس أمناء) ونمنحه قصرا منيفا (كعمدة

حقيقى) ونكلفه بالتنمية الشعبية.. وهناك فى مصر آلاف من الوزراء والمحافظين والسفراء واللواءات والعمداء الجامعيين والمستشارين السابقين المستعدين لأداء هذا الدور.

٥ - لا أعرف إذا كانت أجهزة التخطيط العمرانى قد فكرت فى طريق دائرى ثان أوسع قطرا من الطريق الدائرى الأول (الذى لم يكتمل بعد) أم لا؟ إننى أحلم بطريق يمر بخارج المدن التالية على التعاقب بدءا من العاشر من رمضان فبلبيس فبنها فالخطاطبة فمدينة جديدة (تكون إلى الشمال الغربى من ٦ أكتوبر وإلى الجنوب الغربى من الخطاطبة) ثم الفيوم وبنى سويف ثم مدينة جديدة (تكون إلى الجنوب الغربى من حلوان وإلى الشرق من الصف وإلى الغرب من العين السخنة) ثم يقطع هذا الطريق الجديد طريقى السويس والإسماعيلية الصحراويين ليعود إلى شرق العاشر من رمضان.

٦ - مثل هذا الطريق كفيل بربط التنمية بين المدن والمجتمعات الجديدة وبعضها من ناحية، لأنه يطوقها جميعا، ثم هو كفيل بربط أوثق بين الصعيد والدلتا بعيدا تماما عن القاهرة، وهو كفيل بربط مباشر بين الصحراء الشرقية (العين السخنة والغردقة.. إلخ) وبين الصحراء الغربية والساحل الشمالى (التى تصب جميعا عند الخطاطبة وفى الطريق الصحراوى).

.. ربما كنت أحلم ولكن الأحلام الجماعية هى التى تضمن لنا تهيئة السبيل إلى الحلول المثلى.

لا تقتلوا «السرفيس»
ولا تظلموا «الأوتوبيس»

يكرر الرئيس محمد حسنى مبارك كثيرا حقيقة مهمة وهى أن مصر بحاجة إلى عشرات الآلاف من المشروعات الصغيرة يقوم بها الشباب.

ولا أظننى فى حاجة إذن إلى كثير من المقدمات المؤكدة على معنى حاجتنا كدولة وكشعب إلى تشجيع كل المشاركات الفردية والخاصة فى التنمية، وقد أصبح حجم مشاركة القطاع الخاص فى الاستثمار يتعدى حجم مشاركة الدولة، ويشمل هذا بالطبع مجالى الخدمات والإنتاج..

وفى خدمات النقل والمواصلات تشجع كثيرون من أبناء هذا الشعب الطيب على أن يمدوا يد المشاركة الفاعلة ليس برأس مالهم ولا بجهدهم فحسب ولكن بأرواحهم كذلك.

فنحن نعرف أن مجرد قبول العمل فى مشروع استثمارى فى مجال النقل يعنى ضمناً تقبل نسبة مخاطرة مرتفعة بسبب حوادث الطرق وضحاياه الذين يفوقون الآن ضحايا الحروب، ونسبة كبيرة من هؤلاء الضحايا بالطبع من السائقين بل من السائقين أصحاب السيارات الذين يجمعون بين المهنة والملكية.

ولا يستطيع أحد أن ينكر أن «الميكروباصات» المشاركة فى مشروعات «السرفيس» قد ساعدت الدولة بالفعل فى نقل نسبة كبيرة لا يستهان بها من الركاب، بل إن الدولة نفسها قلدت تجربة «الميكروباصات» من خلال هيئة النقل العام نفسها.

وليس من شك أن لمشروعات «السرفيس» فوائد بارزة هى التى جعلت المواطنين يلجأون إليها، بل أصبحت هذه المشروعات بمثابة البديل المفضل لمعظم أفراد الطبقة الوسطى.

وفى أحيان كثيرة فإن مشرعات السرفيس لا تمثل البديل المفضل فحسب، لكنها تمثل البديل الوحيد المتاح، سواء فى خطوط معينة ترتبط بمناطق تهملها هيئة النقل العام (جزئياً أو كلياً) أو فى أوقات معينة أو فى مسارات معينة يصعب على «الأتوبيسات» الكبيرة اجتيازها (سواء بسبب الصعوبات التكنولوجية أو القانونية - الإدارية).

ومع كل هذا فإن «للميكروباصات» و «السرفيس» بعض عيوب لا يستطيع أحد أن ينكرها ولا أن يتجاوز عنها، ولا أن يبررها، ومع هذا فإنها لحسن الحظ عيوب سلوكية وتربوية قابلة للعلاج بفضل القانون والتنفيذ الجيد له، والوع ى المرورى الذى أصبح سهلاً جداً مع انتشار «التليفزيون» فى كل زاوية وفى كل ثانية من ثوانى النهار والليل.

❁❁❁

وليس هذا الفصل مجالاً لاستعراض الوسائل الكفيلة بتهذيب سلوكيات «الميكروباصات» وضرورة التزامها بأماكن محددة عند الوقوف المتكرر، وعدم توقفها فجأة لالتقاط ربع الجنيه الطائر (المعروف باسم الراكب)، فكل هذه المشكلات كما قلت قابلة للحل والتهذيب والتقويم فى أسرع فرصة مهما كانت منتشرة اليوم.

ومن حسن الحظ أن هذه المشكلات لا تحتاج إلا إلى قواعد عامة واضحة ووعى بهذه القواعد وتحديدٍ لأماكن التوقف حتى لو كانت هى محطات النقل العام القائمة بالفعل فى ظل صعوبة تدبير محطات أخرى، ثم (وهو الأهم) مراقبة عملية حاسمة حازمة واعية حتى تنمو الفضائل بتكرار التعود كما تقول نظريات علماء النفس.

وأرجو أن نكف عن العبث الخلقى والسياسى الذى يجعل أناساً مسئولين يكررون أن شعبنا فوضوى، وأنه لا يحب النظام، وإنى لأشعر بالاشمئزاز والمقت والبغض لكل من تسول له نفسه أن يلجأ إلى هذه الشماعة المزعجة، ومعظم شعبنا - بحمد الله ومنه قائدو السيارات أكثر حضارة من كل الذين يدعون مثل هذه الدعاوى - الزائفة فى برامج التليفزيون والإذاعة وحوارات الصحف.

❁❁❁

ولست أظننا أبداً فى حاجة إلى سلسلة الإجراءات الإدارية العقيمة التى بدأت فيها بعض جهات مسئولة تجاه السرفيس وفرض رسوم وإتاوات جديدة كثمن للوحة المسار، وهى سلسلة لن تنتهى وهى من بقايا فكر المماليك الذى انقرض من العالم كله منذ حوالى قرنين من الزمان، ولكننا من آن لآخر نعاود الرجوع إليه تحت شعار الإصلاح والتنظيم، ولا تكون له نتيجة إلا القتل: قتل الزهور والمشروعات والبدائل.

ولو أننا سرنا فى هذا الطريق المظلم فلن يُقبِل فى المستقبل القريب ولا البعيد أى إنسان كائناً من كان على المشاركة فى هذا المجال الحيوى.

ولو أننا سرنا فى هذا الطريق الأسود فلن تدخل أى سيارة «ميكروباص» جديدة الخدمة رغم أن الموجود منها الآن لا يكفى إلا بالكاد، ولو نقص هذا الموجود مع زيادة الطلب وزيادة السكان وزيادة النشاط واستهلاك القائم بانتهاء عمره الافتراضى، وتحول بعضه إلى مجالات أخرى اقل قلقاً وأقل تعرضا للسلطة المحلية الغاشمة مماليكية الفكر، فسوف نواجه خلال عام أو عامين على الأكثر بمشكلة فظيعة فى مرفق نقل المواطنين فى القاهرة.

ولن تكون الدولة فى ذلك الوقت (القادم بلا محالة إذا ما سرنا فى هذا الطريق الأسود) باقتصادياتها قادرة على التصدى لها.

وسيظل إحجام المواطنين ورأس المال عن الدخول فى هذا العجال طيلة الجيل القادم على نحو ما حدث فى مجال الإسكان حين قادت التصرفات العنترية وتخفيض الإيجارات ولجان التقدير إلى كارثة مازلنا نعيش بقاياها إلى اليوم، ثم نشأت عنها كارثة أخرى تمثلت فى ازدهار التمليك كحل وحيد طيلة عشرين عاما، وما تزال مشكلاته الحقيقية تحت السطح. وستظهر وتتفاقم فى السنوات القادمة، وهى مشكلات لا تنتهى حتى على مستوى اتحاد ملاك كل عمارة، وستصل القضايا المرفوعة فى إطار كل اتحاد ملاك إلى رقم يفوق عدد وحدات العقار.

۞۞۞

كنت أتوقع أن تقدم المحافظة بعض التسهيلات الائتمانية لسيارات «السرفيس» أو أن تسعى إلى دعم أصحابها أو أن تتحمل من موازنتها الفرق بين فائدة البنوك التى تمول شراء هذه السيارات (حوالى ٢٠٪) وبين أقل قائدة ممكنة (٣٪) وتتحمل المحافظة هذا الفرق فى الفائدة من أجل تخفيف المعاناة عن المواطنين (تطبيقا لنفس المعاملة المأخوذ بها فى المشروعات الإسكانية التى يدعمها بنك الإسكان والتعمير)، وإتاحة الفرصة لإخوانهم من المواطنين بالكسب الشريف الميسر والإسهام فى دعم مرفق النقل الجماعى.

ولكنى للأسف الشديد لا أجد أى نمط من هذه الأنماط الحضارية، وإنما أفاجأ بأن المحافظة ستتقاضى من كل سيارة إتاوة مائة جنيه نظير لوحة تعطى للسيارة تحدد مسارها.. وفى اليوم التالى يتكرم المحافظ بتخفيض الإتاوة إلى خمسين جنيه، ولو كنت مكانه لمنحت كل سيارة خمسين جنيها بدلا من أن أبدأ سيل الإتاوات التى سيدفعها فى النهاية المواطن المصرى..

۞۞۞

كنت أتوقع أن تفيد محافظة القاهرة من تجربة محافظة الإسكندرية فيما يسمى «المشروع» فى تحديد نوعين لمسارات سيارات «السرفيس».

● نوع يحمل علامة المربع له محطة بداية ونهاية بمحطات ثابتة تتسع للسيارات العاملة على الخط.

● ونوع آخر يحمل علامة المثلث له بداية ونهاية ولكن بدون توقف فيهما لأنه يعمل على خطوط ضغط ولهذا فإن علامة المثلث تحمل فى داخلها كلمة ضغط أى أن ضغط الحركة على هذه الخطوط كفيل بألا ينقطع سيل الركاب عليها بخلاف الخطوط ذات المربع التى تبدأ بمحطة معينة وتنتهى إلى محطة أخرى.

❁❁❁

خلاصة القول أننى أخشى أننا إذا قتلنا السرفيس بالإجراءات التى بدأت بها محافظة القاهرة فإننا نكون قد ألجأنا المواطنين إلى ضرورة استعمال سياراتهم ليل نهار، وإلى حتمية أن يكون لكل مواطن سيارة.

وساعتها لن يستعمل المواطنون السيارات لقضاء المصالح وإنما لكى يبقوا فيها طوال اليوم لأن الطرق لن تتحرك، وستصبح السيارات كبيوت الأشباح التى أوجدتها سياسات الإسكان بينما الأزمة تتفاقم!!

هذا عن الشق الأول من عنوان هذا الفصل.

أما الشق الثانى وهو ظلم «الأتوبيس» فأظننا نعرف وندرك مدى معاناة هيئة النقل العام والعاملين الفدائيين فيها، الذين يعملون من الفجر إلى الفجر فى أقسى الظروف، وهم بالكاد يؤدون وظيفتهم ويديرون مؤسسة ضخمة جداً ليست فى حاجة إلى أثقال جديدة.

ولن أفيض فى شرح ما تقول به علوم الإدارة.

ولكننى سأكرر ما ذكرته كثيراً لكثير من المسئولين من أنه فى اليابان إذا وصل عدد العاملين فى مؤسسة أو شركة إلى خمسة آلاف فلابد أن تنقسم الشركة إلى شركتين.

وفى مصر تنوء هيئة النقل العام بحمل لا تتحمله أية مؤسسة مناظرة فى العالم كله.

ومع هذا يلقى عليها بعبء جديد.

ولك الله يا مصر، ولك الله يا قاهرة.

حاجتنا إلى مطار جديد فى ٦ أكتوبر

تتمتع كل عواصم العالم الكبرى التى من وزن القاهرة بمطار ثان فى العاصمة يكون بمثابة المطار التبادلى للمطار الدولى ولا يكون بمثابة المطار الاحتياطى فحسب.

وبعض هذه العواصم تحرص على الارتقاء بالمطارين معاً ليكونا من نفس الطبقة وبهذا يصبح للعاصمة مطاران دوليان ومتقدمان «تكنولوجيا» إلى أبعد الحدود (مثل باريس).

وبعض العواصم الأخرى تحاول أن يكون المطار الثانى أقل ازدحاما من الأول (شأن نيويورك).

وفى البعض الثالث فإن الحكومات تجعل أحدهما بمثابة مطار دولى والثانى بمثابة مطار وطنى (مثل نيودلهى).

وفى جميع الأحوال فإن كل العواصم التى من وزن القاهرة ومن وزن أقل منها بدرجات تتمتع بوجود المطارين وتشغيلهما منذ زمن بعيد.

وأظن أنه قد حان الوقت لنتدارك خطوة كان لابد لنا من البدء بها منذ عشرين عاما على الأقل وذلك بإنشاء مطار ثان تبادلى مع مطار القاهرة الدولى.

- يكون بعيداً عنه بحوالى ثلاثين كيلو متراً على الأقل.
- ويتحمل عن المطار القديم بعض الأعباء التى تثقله.
- ويتيح الفرصة للتوسع فى الخدمات الجوية التى يمكن لوطننا الحبيب أن يقدمها للعالم كله أداء لحق العالم علينا فى الإفادة من موقعنا المتوسط فى تيسير سبل الاتصال.

● وأداء لحق مواطنينا علينا فى تحويل مزايا السيادة والموقع والأرض والجغرافيا كلها إلى موارد للدخل.

ولست أحب أن أدخل فى كثير من التفصيلات التى تلقى الضوء على الجوانب المختلفة الدالة على نجاح اقتصاديات مثل هذا المشروع، ولكنى سأكتفى بأن أذكر للقارئ أن اليابانيين بحكم دقتهم الشديدة فى تقليل التكاليف التى يتكبدونها وبخاصة استهلاك الوقت كانوا فى وقت من الأوقات لا يطيرون من طوكيو إلى لندن إلا عن طريق القاهرة لأنه كان أسرع وأقصر طريق، ولهذا السبب كانت طائرة مصر للطيران إلى لندن كاملة العدد بالذين تستقبلهم من طائرتها الأخرى القادمة من طوكيو.

وليس سرا أن الدول الأفريقية ما تزال تتواصل جويا عن طريق باريس أو لندن أو روما، ولا يشك أحد فى أن هذا كله يمكن أن يتم من خلال القاهرة أو مطار ٦ أكتوبر الجديد إذا ما ارتقت خدماتنا الجوية والملاحية إلى درجة تفوق الخدمة فى مطارات باريس (اورلى، وديجول) ولندن (هيثرو وجاتويك) وليس هذا على الله بعزيز.

وربما تكون التدبيرات التمويلية هى أسهل ما فى الموضوع فإن مثل هذا الطموح يقتضى البدء من الآن تجهيز فى القوى البشرية القادرة على الاستجابة لمتطلبات تحقيق مثل هذا الطموح، ويشمل هذا:

● تدريب الكوادر.

● توفير أضعاف الأعداد المطلوبة لأداء الوظائف الإدارية والفنية الدقيقة.

● وإدخال مقررات إدارة المطارات والرحلات والخدمات الجوية والسياحية بصورة أكثر جدية وأكثر تطبيقية وأكثر تفصيلاً فى مناهج بعض كليات الإدارة والتجارة فضلاً عن بعض كليات ومعاهد السياحة والفنادق.

وسوف يكون المعيار البسيط القائل بكم عدد الذين يستطيعون الوصول إلى المعلومة المطلوبة في دليل رحلات شركات الطيران بمثابة نموذج لمدى قدرتنا على تحقيق النجاح فى هذا المجال المتخصص جداً والذى يتعلق بالأعداد المتزايدة التى تستعمل الطيران.

لست أحب أن استطرد إلى مزايا منطقة ٦ أكتوبر والشيخ زايد كموقع جميل للمطار الجديد - ولست فى حاجة إلى أن أذكر ببعض مزاياها المطلقة:

- بقربها من آثار مناطق الجيزة والهرم ومصر القديمة والفيوم والواحات.
- وبالقرب من العدد الهائل من الغرف السياحة المتاحة فى ميناهاوس وفورتى جراند وبيرامدزبارك، والواحة، والأهرامات الثلاثة، وأوربا، وسياج، وقاعود وفنادق شارع الهرم كله.
- فضلاً عن المنتجعات السياحية فى أول الطريق الصحراوى، وفى ٦ أكتوبر وعلى مدى الطريق الصحراوى القاهرة الإسكندرية، وقد أقيمت بالفعل «موتيلات» فى وسط هذا الطريق.
- هذا فضلاً عن اعتدال مناخ هذه المنطقة فى معظم أيام السنة ووضوح الرؤية واستقرار الأحوال الجوية.

وحين يمتد الطريق الدائرى إلى حيث ما هو مقدر له أن يمتد فسوف تكون المسافة بين المطارين فى حدود دقائق لا تزيد عن نصف الساعة وهو وقت مثالى للربط بين رحلات «الترانزيت» أو لمستخدمى المطارين.

وحين ننجح فى تنمية الطريق الصحراوى إلى الإسكندرية ليكون أحد طرق العالم الشهيرة من ذوى الحارات الثمانى (وليس ذلك على الله بعزين)

فسوف يتحقق نفس الشيء مع مطار النزهة في الإسكندرية ومطار دولى آخر أتمنى له الوجود فى برج العرب.

وفى جميع الأحوال فإن الأمر لم يعد يحتمل التأخير.

تليفونات القاهرة
فى مطلع الألفية الثالثة

لا شك فى أن «تليفونات» القاهرة قد حظيت بطفرة حقيقية من اهتمام الدولة كما وكيفا، ولا شك فى أن هذه «التليفونات» قد أصبحت أحد العوامل المهمة فى تهيئة مناخ الاستثمار والتقدم فى هذا الوطن.

وليس هذا الفصل بالمقام المناسب للحديث عن ماضى «التليفونات»، ولا عن بعض السلبيات فى الخدمة المتاحة الآن، ولكنى أجده مناسبة مهمة للتعبير عن بعض ما نتمناه لمرفق المواصلات السلكية واللاسلكية فى القاهرة، وبالتالى فى غيرها من مدننا الكبرى خارج القاهرة.

وسأوجز هذه المطالب فى نقاط محددة:

١ - لابد من توسيع نطاق منطقة القاهرة الكبرى ليشمل النطاق الإقليمى للقاهرة، والذى يمتد كما نعرف ليشمل بعض مدن الجيزة (كالحوامدية والبدرشين) على نحو ما هو ممتد الآن إلى بعض مدن القليوبية (كقليوب)، وذلك لأنه من الظلم لطائفة كبيرة من العاملين بالعاصمة أو بهذه المدن الأخرى أن تتحول مكالماتهم اليومية عند المحاسبة إلى مخابرات ترنك، بينما هم فى حقيقة الأمر قد أراحوا القاهرة من التكدس السكانى.

ولهذا فلابد أن نرد لهؤلاء الجميل ونجعلهم تابعين «لسنترالات» القاهرة الكبرى، وبنفس رقم النداء الآلى (٠٢) الذى يتسع لعشرة ملايين خط لأن أرقامه مكونة من سبع خانات.

❁ ❁ ❁

٢ – الشيء نفسه ينطبق على المدن الجديدة المرتبطة تماما بالقاهرة، كما في مدن: العاشر من رمضان و ٦ أكتوبر والعبور و ١٥ مايو، حيث توجد المكاتب الإدارية ومكاتب الاتصال للشركات الصناعية في القاهرة.

وإذا كنا جادين في تشجيع الاستثمار فلابد أن نرد لهؤلاء الجميل ونجعل اتصالاتهم بالقاهرة أمرا عاديا وليس مسافات طويلة.

ولنتذكر دائما أنه في ظل الكوكبة والعولمة وتحويل العالم إلى قرية صغيرة تبقى هناك حدود فاصل كوضع «أكواد وشفرات» للأطباق الفضائية والأقمار الصناعية، وكذلك «للتليفونات».

فإذا نجحنا في أن تكون المدن الجديدة مهما بعدت عن العاصمة تتمتع بنفس الرقم الكودي للعاصمة، فإننا نكون قد خطونا خطوة جبارة نحو تحقيق تنمية حقيقية لما يحيط بالعاصمة من مجتمعات عمرانية وضواحٍ وامتدادات وبلاد قريبة بدون تدمير للعاصمة نفسها..

ولو كان الأمر بيدي لمضيت في هذا السبيل خطوة أبعد وجعلت «سنترال» المنطقة الصناعية في سوهاج أحد سنترالات القاهرة الكبرى. ولفعلت الشيء نفسه في أي مجتمع عمراني جديد يحتاج إلى تشجيع الاستثمار فيه..

۞۞۞

٣ – أرجو أن نسرع بأقصى ما يمكننا من سرعة إلى وضع خطة كبيرة (Master Plan) من أجل إعادة تنظيم توزيع الأرقام الثلاثة الأخيرة من أرقام «التليفونات» وبحيث تصبح هذه الأرقام دالة على المنطقة التي يتم تركيب التليفونات فيها.

ومع أنى أطمح إلى تطبيق هذا على مستوى الرقمين الأخيرين فقط، فإنى لا أمانع فى تقبل وجهة نظر الهيئة فى أن يكون ذلك من خلال الأرقام الثلاثة الأخيرة.

وسوف يقتضى هذا بالطبع تبديل كثير من الأرقام القائمة من أرقامها اليسرى كما حدث من قبل، ولكن لابد من الآن من وضع سياسة طويلة الأجل والمدى لإتمام هذا التغيير الهادف وبسرعة..

ذلك أن الوضع القائم لا يسر عدوا ولا حبيبا، وخذ مثلا مدينة نصر التى تحوى أرقاما تبدأ فى اليسار بـ ٤٠١ و ٤٠٢ و ٤١٥ و ٤١٦ و ٢٩٠ و ٢٩١ و ٢٧٠ و ٢٧١ و ٢٧٢ و ٢٧٤، فضلا عن الأرقام القديمة ٢٦٠ و ٢٦١ .. وهكذا.

وقل مثل هذا فى الدقى الذى يبدأ «بكوكتيل» من الأرقام ٣٤٨ و ٣٤٩ و ٣٦٠ و ٣٦١ و ٣٣٧ و ٣٠٠ و ٣٠٢ و ٣٠٣ و ٣٣٥ و ٣٣٦ و ٣٣٧ و ٣٣٨.. وهكذا فى كل السنترالات..

وأنا طموح إلى أن يعاد ترتيب كل أرقام السنترالات بحيث نعرف من الرقم المنطقة على نحو ما يتعود سكان باريس منذ زمن بعيد، وسوف تكون النتيجة أن المواطن لن يجهد نفسه فى حفظ وتذكر سبعة أرقام لكل تليفون، وإنما سيكتفى بحفظ أربعة أرقام فقط لأن الأرقام الثلاثة الأخيرة محددة تبعا لاسم المنطقة (أو السنترال التابع له الرقم).

وصحيح أن هذا قائم الآن جزئيا، لكنى أطمح إلى التوحيد بحيث يعرف المواطن أن:

أى تليفون فى الدقى يبدأ بالرقمين ٣٤ أو ٣٣ فقط، بينما الآن تشترك الزمالك والجزيرة فى الأرقام ٣٤٠ و ٣٤١ و ٣٤٢* بينما ٣٤٤ و ٣٤٥

(*) تقرر مؤخرًا تغيير هذه الأرقام لتبدأ ٧٣٥، ٧٣٦٥، ٧٣٧.

و ٣٤٦ و ٣٤٧ فى سنترال المهندسين ثم ٣٤٨ و ٣٤٩** فى سنترال الدقى الذى يأخذ أرقاما أخرى من خانة ٣٦ ومن خانة ٣٣.. وهكذا.

۞۞۞

٤ – أرجو أن تسرع هيئة الاتصالات إلى وضع السياسة الكفيلة بالطباعة السنوية الدائمة لدليل التليفونات، وتحديث هذه الطباعة بفضل ما تتمتع به مؤسسات الطباعة الآن من «أبناط» عالية الوضوح كفيلة بتقليل حجم الدليل.

وأرجو أن نصل إلى وضع اليابان حيث دليل التليفونات هو أكثر الكتب توزيعا، وأرجو أن نكون سباقين إلى أن يضم الدليل فى شريط مدموج ليزرى (سى . دى) وأن يتم إصداره فى صورة شريط مدموج ليزرى كل عام*.

۞۞۞

٥ – أرجو أن تنتبه هيئة (شركة) الاتصالات إلى كل ما توفره هيئات التليفونات فى العالم فيما يختص بأرقام الخدمات العاجلة والإنسانية والاستعلامات و «بوليس» النجدة والمطافئ والغاز والمياه والكهرباء والإسعاف والمستشفيات وصيدليات الخدمة الليلية والمطار وشركات الطيران واستعلامات السكك الحديدية..

ويؤسفنى أن أقول إن خدمة الهيئة فى هذا المجال متردية جدا رغم جهود الوزير والرئاسات، ولابد من الإسراع بالعودة إلى تخصيص الأرقام الخاصة ذات الرقمين أو الرقم الواحد فقط لهذه الخدمات.

(**) تقرر مؤخرًا تغيير هذه الأرقام لتبدأ ٧٤٨، ٧٤٩.

(*) من حسن الحظ إنه لم يمض عامان حتى كانت الفكرة قد طبقت من خلال وكالة الأهرام للإعلان، وشركة سوفت وير.

ولابد من التراجع عن نظام تخصيص أرقام من سبع خانات لهذه الخدمات العاجلة..

فمن هو القادر على أن يستوعب أو يستدعى من الذاكرة أو من الدليل رقما من سبع خانات من الأرقام فى وقت الحريق!!

۞۞۞

٦ - لابد أن تطور خدمة الاستعلامات بالتليفونات..

بادئ ذى بدء لابد من تغيير المعاملة القاسية التى نلقاها حين نسأل الرقمين المتخصصين لهذه الخدمة ١٤٠ و ١٤١ عن معلومة بسيطة.

وفى ظنى أن استعلامات التليفونات بوضعها الحالى فى حاجة إلى مضاعفة العدد عشرة أضعاف على الأقل مع رفع الكفاءة المعرفية والسلوكية والتهذيبية لكل من تسند إليه مهمة القيام بهذه الخدمة.

ومن حسن الحظ أنه ليس من الضرورى أن تكون الإدارة المسئولة عن إتمام هذه الاستعلامات متمركزة فى مبنى الهيئة الرئيسى أو مبنى «سنترال» رئيسى، بل إنه من الممكن أن يكون لها مقر فسيح مريح فى أى مكان..

بل إنه من الممكن كذلك أن تكون هناك مراكز استعلامات بعدد لا نهائى وبحيث تتوزع عليها الأسئلة الاستعلامية تبعا للمنطقة التى يطلب منها المواطن.

أما الخطوة الثانية التى لابد منها على عجل فهى توحيد أرقام الاستعلامات فى جميع أنحاء الجمهورية، وبحيث أستطيع أن أسأل عن عنوان أى مواطن فى طنطا إذا طلبت رقم الكود الخاص بطنطا ٤٠ مضافا إلى رقم الاستعلامات الموحد، على نحو ما هو حادث فى الولايات المتحدة الأمريكية على سبيل المثال.

أما الخطوة الثالثة التي أتمناها لتليفونات القاهرة فلا أظن أنها مما لا نستحقه، وهي أن تكون استعلامات التليفونات بمثابة الموسوعة (الإنيلكوبيديا) الناطقة التي تمكن المتصل بها من معرفة كل شيء عن أي شيء في أي وقت مادمنا ندفع ثمن ذلك مكالمات تليفونية..

وتجارب العالم المتحضر في هذا المجال ثرية وممتعة ورائعة.

وهكذا يمكن لنا أن نرفع سماعة التليفونات لنسأل عن درجة حرارة الجو في بومباي اليوم، وعن سعر أوقية الذهب في لندن، وعن سعر برميل البترول الخام في البورصة الغربية.. وهكذا مما هو متاح في المجتمع الغربي.

كما يكون لنا من خلال هذه الموسوعة التليفونية أن نتأكد من تاريخ وفاة هارون الرشيد وميلاد المعتصم وخلع السلطان عبد الحميد.. إلخ.

❁❁❁

٧ - بقي أن أعبر عن الأمل الذي لابد أنه راود كثيرين غيري، وهو أن نستغني في هيئاتنا الكبرى جميعا عن السنترالات الداخلية فلا يكون المواطن الذي يطلب مسئولاً في «الأهرام» أو مبنى الإذاعة والتليفزيون أو ديوان أية وزارة بحاجة إلى أن يطلب رقما تابعا لهيئة المواصلات السلكية واللاسلكية ثم رقما داخليا تابعاً للهيئة التي طلبها، وإنما يتم ذلك أوتوماتيكيا.

ويمكن تحقيق ذلك بأن تتسع سنترالات الهيئات الكبرى لتكون بمثابة الأرقام الأربعة على اليمين (أو الثلاثة على اليمين في الهيئات الأصغر)، لتكون بمثابة الرقم الداخلي داخل المؤسسة وتضاف إليها الأرقام الثلاثة اليسرى (والثابتة للمؤسسة كلها) ليكون الرقم نفسه بمثابة الرقم الخارجي.

وقد تحدثت فى هذه الفكرة مع كثيرين، وراعنى أنهم لا يكادون يصدقون حدوث ذلك مع أن الجامعة الأمريكية والسفارة الأمريكية وكل المجتمع الأمريكى فى القاهرة يتمتع بهذه الخدمة الممتازة من خلال أحد السنترالات القاهرية

كذلك فقد طبقت جريدة «الأهرام» هذه الفكرة بطريقة جزئية، ثم سبقت مؤسسة أخبار اليوم إلى تطبيق هذا الأسلوب بطريقة أكثر شمولا.

۞۞۞

وفى واقع الأمر فإنى طموح إلى ما هو أبعد من ذلك، بأن يكون هناك «سنترال» كامل للخدمة الطبية يتيح الاتصال بين كل مؤسسات الخدمة الصحية فى القاهرة مهما تعددت انتماءاتها، سواء كانت تابعة للجامعات أو وزارة الصحة أو حتى لمستشفيات استثمارية خاصة أو حتى لعيادات الأطباء، ذلك أن هدف كل هذه المؤسسات واحد وهو خدمة المواطن (المصرى والمقيم والسائح) فى صحته.

التقسيم الإدارى للقاهرة الكبرى

من أوليات الحياة فى القاهرة الكبرى أن يعرف المواطن إلى أى قسم شرطة ينتمى مسكنه، وإلى أى حى؟. وهذا بالأمر البديهى ، ولكن ما يحدث عكس ذلك فإن أحد سكان حى شبرا - على سبيل المثال - قد يكون تابعاً لقسم الساحل أو لحى شمال دون أن يرد ذكر لفظ «شبرا» فى الكيانات الرسمية التى يتبعها. ويرجع هذا إلى أن التقسيم الإدارى لا يمشى تبعاً للتقسيم الطبيعى، بل إن التقسيم الإدارى يختلف فى الشرطة عنه فى الإدارة المحلية.

وسكان أرض الجولف فى مصر الجديدة - على سبيل المثال - يعرفون أنهم يسكنون فى أرض كانت ملكاً لشركة مصر الجديدة، وكل مرافقهم تمت من خلالها، لكنهم الآن أصبحوا يتبعون قسم شرطة مدينة نصر.. وهكذا.

بل إن أكثر من نصف سكان مصر الجديدة يتبعون «قسم النزهة»، وهو قسم شرطة مختلف عن قسم مصر الجديدة، وتتركب الصورة ببعد ثالث عند الحديث عن «السنترالات»، فحدود «سنترال» مصر الجديدة تغطى بعض حى الزيتون.. وهكذا. قد تكيف المواطنون وتأقلموا مع هذا، لكن منطق التقسيمات الإدارية والخدمية يستلزم حدوداً دنيا وأخرى قصوى من التنظيم والتخطيط والتنسيق والترتيب، وبعيداً عن توصيف المشكلات والحديث عن تاريخها، وبعيداً عن شرح كثير من التصورات والعوامل الحاكمة لتفكيرى على مدى سنوات طوال فى كل ما يحيط بهذا الموضوع، فإنى أفضل البدء مباشرة فى عرض بعض من الأفكار المترابطة التى لابد من

التفكير فيها بعمق من أجل تسهيل أداء الخدمات والتحكم فى تنظيم الحياة اليومية للقاهرة الكبرى على نحو أمثل:

١ - لابد أن نقر أن القاهرة الكبرى فى حاجة إلى التوافق بين الأحياء وأقسام «الشرطة»، ومن المنطقى البديهى والعملى والأكثر فائدة أن يكون لكل قسم «شرطة» حى، وأن يكون كل حى مكون من قسم شرطة واحد فحسب.

٢ - لابد أن نفكر فى أننا ربما نحتاج بعد هذا التوافق إلى التوحيد، إذ لابد من إعادة النظر فى الازدواجية القائمة بين سيطرة وزارة الداخلية ومسئولية الإدارة المحلية من خلال الأحياء، ولابد من الوصول إلى الصيغة المعمول بها فى عواصم العالم المتقدم، ولأن هذا يحتاج إلى إعداد جيد للتشريع الجيد من أجل التنظيم الجيد وإعادة توفيق الأوضاع، فلابد من التفكير الجاد فى نقل اختصاصات بأكملها من الآن فى يد الشرطة لتكون مسئولة مسئولية كاملة عنها بدلاً من الأحياء وذلك للتغلب على ضياع عنصر المسئولية ما بين قرارات الأحياء بالإزالة والهدم ومنع البناء وإشغالات الطريق، وبين تنفيذ الأحكام، لأنه ببساطة شديدة إذا ما كانت الشرطة هى المسئولة فى البداية والنهاية، فسوف تتحدد المسئولية تماماً ولن يمكن حينذاك استغلال عنصر تمييع المسئولية.

٣ - إذا اقتضى هذا كإجراء انتقالى نقل تبعية الإدارات الهندسية [دستوريا وإداريا وتنفيذيا] من التبعية لرئاسة الحى كما هو الحال الآن إلى مأمور الشرطة، فليس هناك ما يمنع، وليس بدعاً أن تشرف الشرطة على أعمال هندسية، بل إنها بالفعل تقوم الآن ومن خلال سلطاتها فى الأحوال المدنية بالإشراف على تطبيقات أدق تخصصات الهندسية، أعنى هندسة بحوث العمليات على سبيل المثال من خلال الرقم القومى، والتطوير

الجديد للأحوال المدنية. ومن الجدير بالذكر أن الشرطة المصرية في عصر سابق كانت تضم وظائف لمعاوني الإدارة يتولون كل المهام الإدارية والمدنية. وقد كانت التجربة ناجحة جدا ولم ينشأ عنها ما نشأ الآن من فساد متراكم في المحليات..

٤ - إذا ما أمكن لنا بعد دراسة دستورية وقانونية أن نصل إلى الصيغ بتوحيد الأقسام والأحياء، وإعادة توزيع المسئوليات بطريقة إدارية جيدة، فإن مباني الأحياء القائمة (وعددها في القاهرة أكثر من عشرين حياً) تصبح كفيلة بتوفير مقار جيدة للأقسام الجديدة التي سنقترحها في هذه الدراسة.

٥ - من المهم أن ننتبه إلى أننا سنبدأ بالقاهرة كتجريب للتطوير، فإذا نجحنا فإنه من الممكن تدريجياً أن ننتقل إلى العواصم الكبرى للمحافظات فكل عواصم المحافظات ثم المدن الكبرى ثم كل المراكز.

٦ - من الطريف أن نذكر أنه حتى صدور قانون الحكم المحلي في نهاية السبعينيات لم تكن القرى تخضع لرئيس مجلس المدينة في عاصمة المركز بصورة اسمية بينما كانت تخضع للمأمور فحسب.

وبعد صدور هذا القانون أصبح مسمى رئيس مجلس المدينة رئيس مجلس مدينة ومركز بلبيس (على سبيل المثال).

٧ - من الطريف أن نذكر أيضاً أنه في كثير من عواصم المحافظات يتجاور قسم الشرطة المسئول عن المدينة واسمه «قسم شرطة دمياط مثلا» مع قسم الشرطة المسئول عن المركز الذي عاصمته المدينة واسمه «قسم شرطة مركز دمياط مثلا» وهكذا.

٨ - من الطريف أكثر أنه في نطاق القاهرة الكبرى وعلى بعد كيلومتر واحد من ميدان «الكيت كات» يتواجد قسم شرطة إمبابة، وإلى جواره مباشرة مركز شرطة إمبابة.. ومن البدهي أن العالم المتقدم قد حل هذه

الازدواجية الظاهرة منذ زمن بعيد من خلال تعريف ومفهوم المدن والضواحى، لكننا لسبب لست أدريه آثرنا استعمال ألفاظ الحضر والريف وجعلنا الأقسام للحضر والمراكز للريف، وتجسد هذا كما أقول فى إمبابة حيث يتجاور القسم مع المركز على نحو ما تتجاور قرى مركز إمبابة نفسه مع الحى المسمى «بإمبابة»، وبين الأثنين العشوائيات.

٩ - من الملاحظ أننا فى حاجة ملحة إلى نشأة أقسام عديدة فى القاهرة الكبرى، وقد لا يصدق الناس أن حى المهندسين الذى تبلغ الثروة المعمارية وحدها فيه أكثر من عشرين مليار جنيه، لا يحظى فى الخريطة الشرطية بأكثر من نقطة شرطة تتبع قسم العجوزة، وقل مثل هذا عن مدينة نصر بكل ما تضمه من كثافة سكانية مرتفعة ومساحات كبيرة من الأرض ومع هذا فلا تزال مقسمة إلى قسمين فقط، ولا خلاف على أنها تحتاج إلى خمسة أقسام على الأقل حتى يمكن السيطرة الأمنية والشرطية عليها قبل أن نفقد هذه السيطرة ثم نحاول الإمساك بها بعد فوات الأوان.

١٠ - لابد إذن من التفكير الجاد فى إنشاء عدد جديد من أقسام الشرطة الجديدة فى القاهرة الكبرى، وعلى سبيل المثال فإن محافظة القاهرة فى حاجة إلى ١٤ قسماً جديداً للشرطة على الأقل، وسأتناول هذه الجزئية بتحديد فى فصل لا حق بإذن الله.

❁❁❁

ومع هذا الفهم المستقبلى فإن ثمة ملاحظات مهمة تتعلق بالحاضر وبالأبعاد الأخرى:

١ - إذا لم نعن العناية الكافية بمبانى أقسام الشرطة.. فبماذا نعنى؟ سؤال يراودنى كثيراً، سواء على مستوى الاهتمام بالمبانى أو الاهتمام بالإرشاد إلى طريقه والوصول إليه.

٢ – من أحلامى ألا يقتصر التنظيم المدنى والمعلوماتى للقاهرة على الأحياء والأقسام، وأن يكون هناك تواز تام بين «السنترالات التليفونية» و «السنترالات الشرطية»، لأن هذا هو الكفيل بتنظيم كل وسائل الدفاع المدنى والطوارئ والسيطرة على الأزمات وعلى كل مدخلات ومخرجات الأمن السياسى والاقتصادى والاجتماعى.

٣ – وأمضى مع الأحلام فأجدنى لا أكاد أتصور وجود أى تفاوت فى الدوائر الانتخابية عن الأقسام، فيجب أن يكون لكل قسم دائرة واحدة بعيداً عن أية خطوات تمت فى أى زمن سابق من أجل تفصيل دوائر معينة لمرشح معين.

٤ – ولابد من التخطيط للمستقبل القادم على مدى مائة سنة بإذن الله، ويظهر هذا فى التفكير فى وجود أقسام مستقلة تماماً للأحياء الجديدة فى التجمع الخامس والتجمع الثالث والعبور – على سبيل المثال – حتى إذا لم تكن الكثافة السكانية الحالية مستحقة لوجود قسم شرطة، ويقتضى هذا إقرار مبدأ جواز التفاوت فى القوى البشرية والشرطية فى كل قسم من الأقسام، وليس من المنطقى أن نشترط أن تصل رعايا الأقسام إلى عدد معين حتى يكون من حقها الاستقلال، ومع أن هذا حادث الآن فى أقسام كثيرة تشمل كتلاً سكنية متضخمة جداً تكاد توازى فى تعدادها تعداد بعض الدول.

٥ – ومع هذا فلابد من وضع خطة كبرى Master plan لتحديد حد أقصى لأقسام الشرطة فى القاهرة الكبرى بحيث لا تتعدى فى النهاية ٦٠ قسماً شاملة القاهرة والأجزاء الحضارية من الجيزة والقليوبية.

نحو تقسيم إدارى جديد للقاهرة

أوضحت فى الفصل السابق أنه لابد من التفكير الجاد فى إنشاء عدد جديد من أقسام الشرطة الجديدة فى القاهرة الكبرى، وعلى سبيل المثال فإن محافظة القاهرة فى حاجة إلى ١٤ قسماً جديداً للشرطة على النحو التالى:

١ - أتصور إنشاء قسم شرطة جديد تماما باسم السيدة الزهراء شاملا كل الكتلة السكنية الإدارية التى تقع إلى يمين شارع يوسف عباس حتى نهايته والتقائه بامتداد الطيران، فتشمل أيضا كل ما هو على اليمين من شارع الدكتور عبد الله العربى، ويمتد هذا القسم فى مساحات واسعة تشمل مسجد السيدة فاطمة الزهراء وجامعة الأزهر ومعظم مدنها الجامعية وقاعة المؤتمرات الدولية والنصب التذكارى.. إلخ.. وتكون الحدود الجنوبية لهذا القسم هى الحدود الفاصلة الآن بين مدينة نصر وحى الجمالية والوايلى.

٢ - أتصور أقساماً أربعة متوازية تتوزع عليها المنطقة الشمالية من مدينة نصر شاملة كل ما إلى الشمال من شارع يوسف عباس وامتداده حتى نهاية الحدود الشرقية للقاهرة مع محافظة السويس والحدود الشمالية للقاهرة مع محافظة القليوبية، وأعتقد مستنداً إلى مؤشرات كثيرة لا تخطئها العين أنه لابد من هذا لكى تتناسب نظمنا وخططنا بسرعة مع الحاضر والمستقبل.

فى هذا الصدد فإنى أتصور قسم أول مدينة نصر فى مقره الذى هو فيه الآن وتتبع له الكتلة السكنية الواقعة ما بين محور أبو المحاسن ونبيل الوقاد ومحمد عبد الهادى من ناحية وطريق النصر من ناحية أخرى،

وما بين شارع يوسف عباس من ناحية ونهاية الحدود الشمالية لمحافظة القاهرة من ناحية أخرى.

وأتصور القسم الثانى لمدينة نصر فى مقرّه الذى هو فيه الآن وتتبع له الكتلة السكنية الواقعة ما بين طريق النصر من ناحية ومصطفى النحاس - على أمين من ناحية أخرى، وما بين شارع يوسف عباس من ناحية، ونهاية الحدود الشمالية لمحافظة القاهرة من ناحية أخرى.

٣ - أما القسم الثالث فى مدينة نصر فإنى أحلم بأن يسمى باسم قسم النحاس وتتبع له الكتلة السكنية الواقعة ما بين مصطفى النحاس - على أمين من ناحية، وما بين ذاكر حسين (وامتداده أحمد الزمر) من ناحية أخرى وما بين شارع يوسف عباس من ناحية، ونهاية الحدود الشمالية لمحافظة القاهرة من ناحية أخرى.

٤ - أتصور القسم الرابع شاملا الكتلة السكنية التى على يمين طريق ذاكر حسين وحتى نهاية حدود مدينة نصر وحدود القاهرة نفسها من الناحية الشرقية، حيث تتصل عند الكيلو ٢٦ محافظة السويس، وما بين شارع يوسف عباس من ناحية، ونهاية الحدود الشمالية لمحافظة القاهرة من ناحية أخرى.

٥ - أتصور قسما جديدا باسم «منشية البكرى» أو باسم (العبور) يمتد ليشمل شياخات منشية البكرى التابعة الآن لمصر الجديدة ويمتد إلى الشرق حتى يضم كل عمارات المدن التى أنشأتها القوات المسلحة فى العبور، وامتداد العبور، وخلف العبور، والتوفيق، وعمارات امتداد رمسيس الواقعة الآن فى نطاق مناطق عسكرية سابقة تحولت معظمها إلى مبان سكنية من أبراج مرتفعة وتشمل كثافة سكانية عالية، وبهذا يكون القسم الجديد شاملاً الكتلة السكنية الواقعة ما بين خط المحيط الذى ترسمه شوارع جسر السويس فالقبة فإبراهيم اللقانى فالعروبة فإسماعيل الفنجرى.

٦ – أتصور قسما جديـدا باسم «ألماظـة» ليشـمل.منـاطق متجـاورة جـدا لكنها مبعثرة الآن ما بين قسمى مصر الجديـدة ومدينـة نصـر، ويكـون هـذا القسم شاملا لكل ما يقع ما بين صلاح سـالم (العروبـة) مـن ناحيـة حيـث يكون قسم مصر الجديدة إلى الغرب منه، وحسـين كـامل سـليم مـن ناحيـة أخرى حيث يكون قسم العربة الجديد إلى الشمال منه ومحور أبو المحاسـن ونبيل والوقاد محمد عبد الهادى من ناحيـة ثالثـة حيـث يكـون قسـم أول مدينة نصر إلى الشرق والجنوب منه، وبهذا يشمل هذا القسم ما نعرفـه الآن على أنه ألماظة والجزء الحائر ما بين مدينة نصر ومصر الجديدة (حـى كليـة البنات الذى يتبع مصر الجديدة فى معظم الخدمات لكنه منـذ فـترة أصبـح تابعا لمدينة نصر من الناحية الإدارية والشرطية)، وذلك لأن القاعدة القديمة لم تطبق مطلقا، فبعض ما هو على اليمـين مـن صـلاح سـالم لا يـزال تابعـا لمصر الجديدة (ألماظة)، على حين أن ما هو يمين الميرغنى (كلية البنات) من حى مصر الجديدة ومن تقسيم شركة مصر الجديدة قد أصبح تابعاً لمدينة نصر.

٧ – أتصور قسماً جديداً باسم العروبة يشمل حى النزهة الجـديدة وكـل ما هو إلى اليسار مـن شـارع المسـمى باسـم الرئيـس اليوجوسـلافى جوزيـف بروزتيتو حتى طريق الإسماعيلية، ويشـمل المطـار نفسـه، وكـل مـا هـو إلى اليسار من شارع حسين كامل سليم (امتداد أبو بكـر الصديـق) وكـل مـا إلى اليمين من طريق العربة وحتى طريق النصر حيث يكون الجـزء الشـمالى مـن قسم مدينة نصر (٢) إلى الشرق من قسم العروبة الجديد.

٨ – أتصور إنشاء قسم خاص يضم حى الزمالك والجزيرة فصلا من قسـم قصر النيل، وأظن أن حدود جزيرة الزمالك لا تحتاج إلى إيضاح أو ترسيم.

٩ – أتصور إنشاء قسم خاص بجزيرة منيـل الروضـة وامتدادهـا الشـمالى حيـث مستشـفى المنيـل الجـامعى وفنـدق «المريديـان» وتوسـعاته ومعـهد

السياحة والفنادق والنوادى والملاهى المحيطة، وذلك فصلا من قسم مصر القديمة، وأظن أيضا أن حدود هذه الجزيرة لا تحتاج إلى إيضاح أو ترسيم.

١٠ - أتصور قسماً جديداً لحى المقطم بأكمله نقلا من قسم الخليفة، وهذه الحدود ليست (ثالثا) فى حاجة إلى وصف أو ترسيم.

١١ - أتصور قسماً جديداً لحى من أكبر أحياء القاهرة فى حاجة إلى كل ما هو ممكن من اهتمام وتمويل ودعم، وهو حى منشية ناصر. ويكون القسم الجديد إلى جنوب قسم الزهراء.

١٢ - أتصور قسما جديدا باسم الإمام الشافعى يضم الكتلة السكنية التابعة لقسم الخليفة الآن والواقعة إلى يمين طريق صلاح سالم، على حين يتبقى لقسم الخليفة الكتلة السكنية الواقعة إلى يسار صلاح سالم، وربما يكون من الأحرى أن يسمى القسم الجديد المتبقى باسم السيدة نفيسة حتى يمكن التمييز بين الأسماء الجديدة والقديمة، فيظل الاسم القديم يعنى القسمين قبل انفصالهما.

١٣ - أتصور قسما جديدا تقع كل كتلته السكنية إلى يمين شارع صلاح سالم ويضم الأجزاء الواقعة فى الكتلة التى تتبع الآن قسمى الجمالية (فى الشمال) والدرب الأحمر (فى الجنوب) ولا يخفى على أحد مدى تضخم مسئوليات هذين القسمين وتكدسهما الآن، وأتصور أن يسمى القسم الجديد باسم الإمام الحسين، وأن يسمى القسم الجديد باسم جوهر الصقلى، وأن يبقى الاسم القديم (الجمالية) بمثابة اسم تاريخى مثل اسم الخليفة، كما أتصور أن يسمى الدرب الأحمر الآن بقسم الحلمية حيث يقع القسم نفسه فى وسط هذا الحى العريق.

١٤ - أتصور ضرورة إنشاء قسم خاص بحى دار السلام الذى يتبع قسم المعادى مع الارتفاع الشديد فى معدلات الكثافة السكنية فى هذين الحيين

فى الفترة السابقة التى شهدت أقصى معدلات الإنشاءات الجديدة، سواء فى المعادى أم دار السلام.

١٥ - أتصور أن ينقسم قسم الساحل إلى قسمين بحيث يقتصر قسم الساحل على الكتلة السكنية الموجودة غرب شارع شبرا، وأن ينشأ قسم جديد باسم المنتزه ليشمل الكتلة السكنية الموجودة شرق شارع شبرا، وذلك على نحو ما هو حادث فى تقسيم الجزء الجنوبى من شبرا بين قسمى شبرا وروض الفرج.

۞۞۞

وعلى نفس الخط يمكن لنا أن نفكر بطريقة أعمق فى الأجزاء التى تتبع القاهرة من محافظتى الجيزة والقليوبية.

١٦ - أتصور إنشاء قسم خاص بحى المهندسين (فصلا من قسم العجوزة) ليضم كل ما هو إلى شمال جامعة الدول العربية وإلى شمال شارع ٢٦ يوليو فى الجزء الممتد من ميدان سفنكس إلى مسرح البالون، وهكذا يتبقى لقسم العجوزة الكتلة السكنية المحصورة بين خمسة أضلاع تمثلها شوارع ٢٦ يوليو وجامعة الدول العربية والبطل أحمد عبد العزيز ونوال والكورنيش.

١٧ - أتصور أن ينقسم قسم إمبابة إلى قسمين، والحد الفاصل بينهما واضح وهو شارع المطار الذى يقسم إمبابة بالفعل إلى قسمين، وأتمنى بالطبع أن يحمل القسم الجديد اسم طلعت حرب.

١٨ - أتصور أن قسم شبرا الخيمة ينقسم بالطريق الزراعى إلى الشرق والغرب، ثم ينقسم ما هو شرق الطريق الزراعى إلى شمال وجنوب بالترعة التوفيقية.

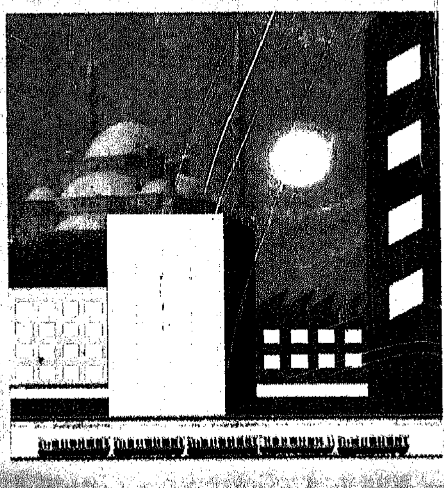
الفهرس

رقم الإيداع	٢٠٠٠/١٩٤٦٢
الترقيم الدولى	977-02-6099-1 ISBN

١/٢٠٠٠/٤٦

طبع بمطابع دار المعارف (ج . م . ع .)

هـذا الكتاب يصدر من أجل هدف واحد ، الا وهو مستقبل القاهرة .. أفكار جديدة براقة لكاتب يشعر مثلنا أن القاهرة أعز بقاع الدنيا .. والعجيب أن بعض هذه الأفكار تحقق ، والبعض الآخر نتمنى له أن يتحقق حتى تصبح القاهرة أجمل بقاع الدنيا أيضا .



دار المعارف

٠١٧٨٨٢/٠١